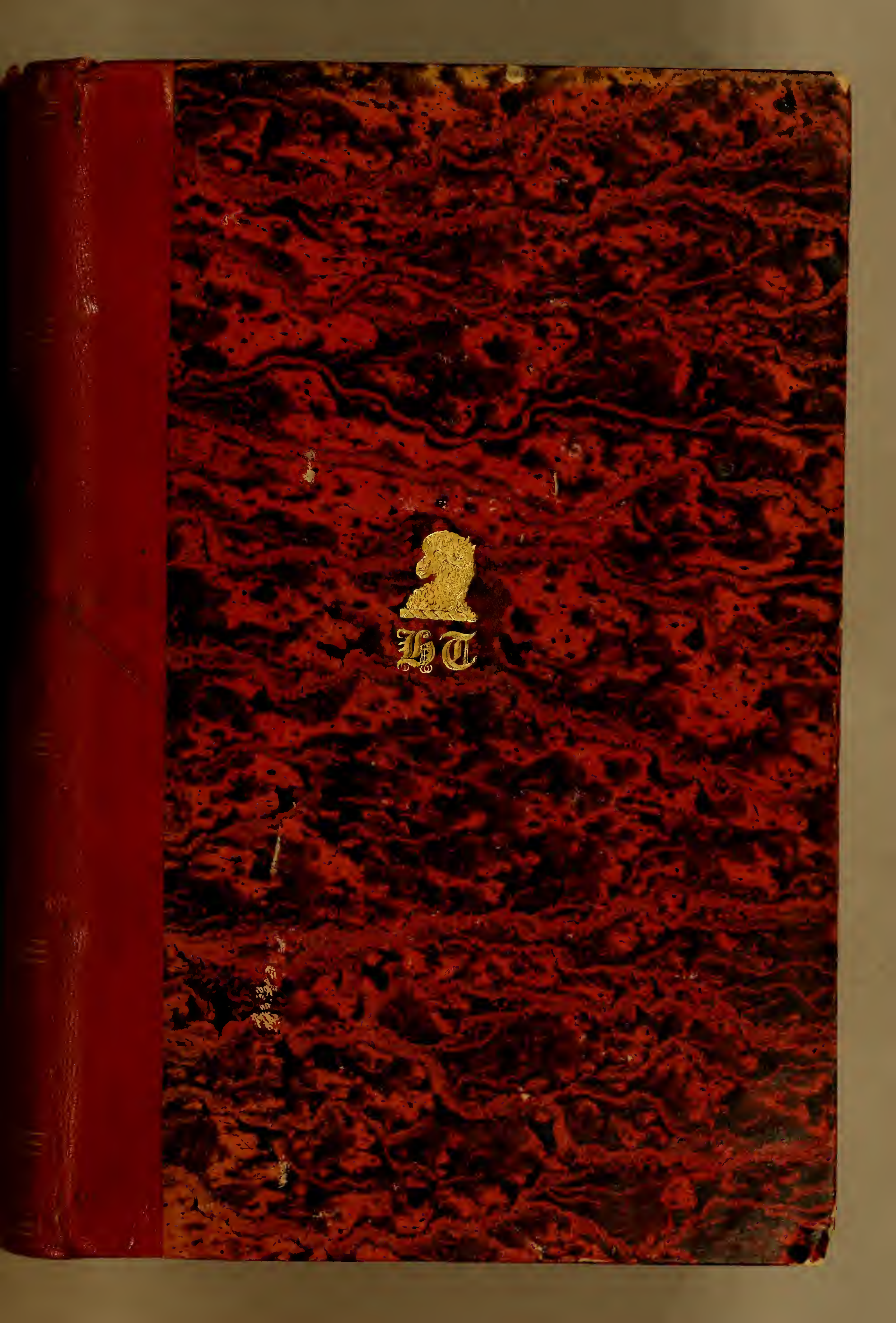
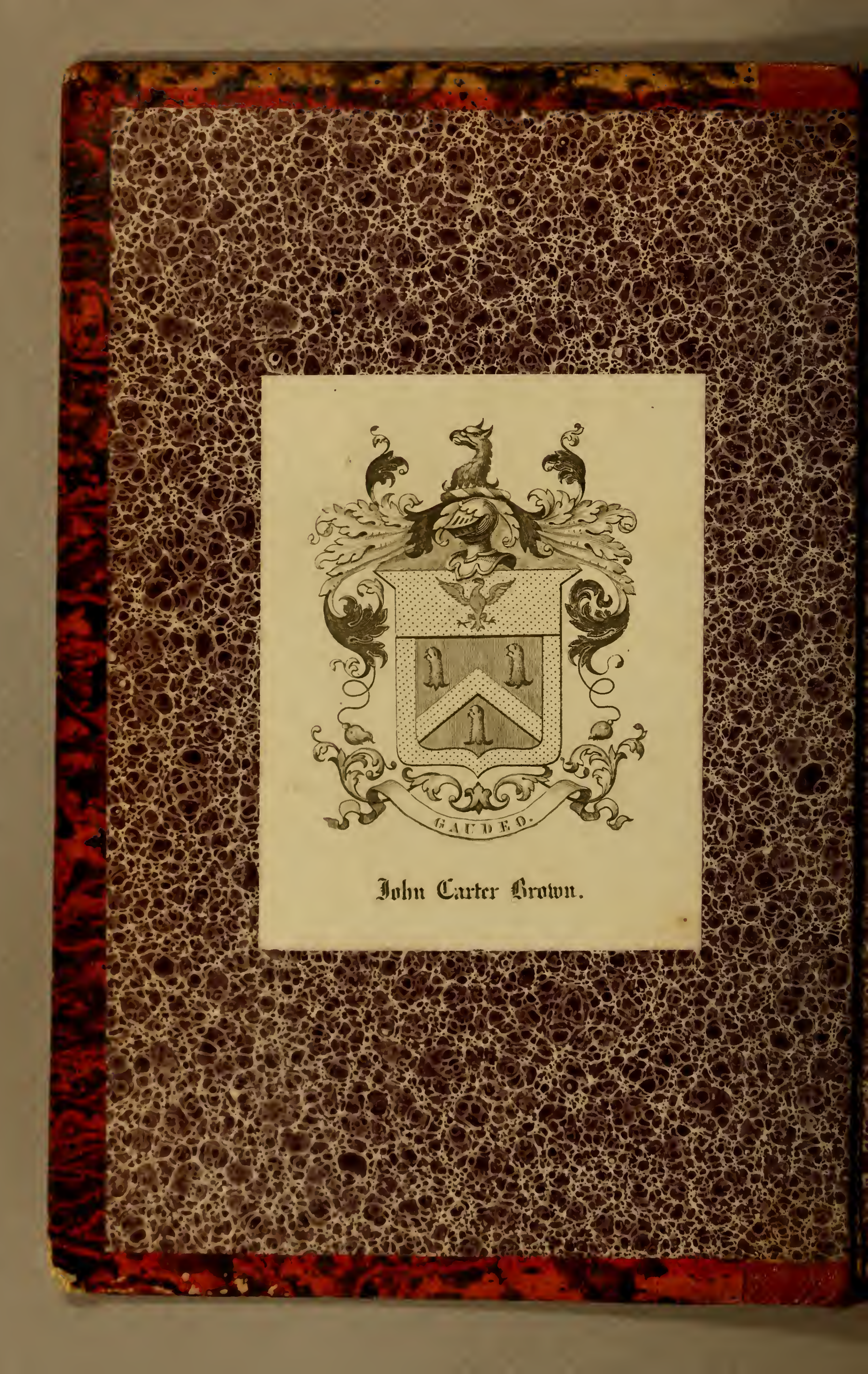

HT


GAUDEO.
John Carter Brown.



Nº. 1. Breves Observaciones en . . Lima. 1831
2. Segundo Alegato por Cavenecia — 1831
3. Reflecciones sobre un informe - " -1831
4. Mensaje de D. J. Angel. Bujanda. Cuzco —
5. Extracto de la causa criminal Lima. 1832
6. Alegacion contra Cavenecia . -" . 1831
7. Discurso de D. José Braulio . . " — 1831
8. Continuacion del Papel. Valparaiso. 1831
9. Constitucion de la Rep. Boliva. Paz. 1832
10. Tudela. Memoria sobre Hacienda Lima "
11. Ayuso: Representacion - - - " 1832
12. Representacion al Congreso . . " - 1832
13. Relacion del Pleyto . Arequipa. 1832
14. Informe (sobre Contrabandos) - Lima. 1832
15. Acusacion contra el Mercurio - " - 1833.
16. Exposicion de Cerdeña . Trujillo " 1833.
17. Notas de la Corte . . . . . Lima " 1833.
18. La verdad contesta en Arequipa. 1833.

á Dios: El solo es nuestro Padre, el solo habla verdad, el solo obra justicia, el solo hará tu felicidad. Levanta tu corazon á Dios, arrojate en su seno, sufre y espera.



FE DE ERRATAS.

Pag. 1.ª Párrafo 2.° linea 3.ª dice *le*, lease *les*.
Id. 5.ª id. 2.° id. ultima dice *continaremos*, lease *continuemos*.
Id. 6.ª id. 1.° id. 10 dice *los*, lease *lo*.
En la página 12 linea 3.ª (y en cualquiera otra parte donde se hallen) suprimanse las palabras, *ni en el papel correspondiente*, por que en esto no ha habido falta.
Pag. 24. Párrafo 1.° linea penultima dice *niega*, lease *niegue*.

Contrabando.

INFORME.

El contrabando es de dos maneras: 1.°, contrabando propiamente dicho, que es el que se hace desembarcando mercaderias con infraccion de todas las leyes y reglamentos del pais: y 2.° contrabando de fraude, el que se comete, introduciendolas por las mismas aduanas bajo las formalidades prescritas por los reglamentos y las leyes, engañando á los empleados ó contando con su auxilio y cooperacion. El contrabando propiamente dicho, puede hacerse, á fuerza abierta, con la decidida resolucion de defenderlo con las armas en caso necesario; y cuando no, por medio de la actividad, la astucia y todos los ardides y medios de la guerra. Puede hacerse sin acudir á los violentos medios de la fuerza, aprovechandose de la debilidad de los agentes del fisco, de la ineficacia de los reglamentos, del acceso facil á las costas á favor de los desiertos y despoblacion del territorio. Ultimamente puede hacerse por los mismos puertos habilitados, por el disimulo ó con la ayuda de los empleados activos, que corrompidos por el oro, por costumbres inmorales y tal vez por la necesidad, no sienten el peso de la infamia, ni el horror de la venalidad.—El contrabando de fraude que se hace engañando á los empleados sedentarios encargados de el recibo y verificacion de las entradas donde el examen de los documentos y de sus asientos en los libros, de la cuenta y razon de los derechos que causan las introducciones, no puede ser muy estenso principalmente en donde las leyes son fuertes y rigurosas contra el contrabando: y aun el poco que se intente y se cometa, ha de ser bajo la confianza de remediarlo facilmente en caso de ser descubierto por la corrupcion y venalidad de los empleados. Pero el contrabando fomentado y sostenido por ellos mismos, es el mas extenso y destructor, cuando no se ataca en su mis-

mo origen; y se propaga su contajio de los empleados del fisco y de los comerciantes á todas las clases de la sociedad. El contrabando á viva fuerza nace necesariamente de los estancos, de las leyes prohibitivas, de los impuestos exesivos. No hay contra el otro preservativo que la libertad y moderacion en los impuestos: la fuerza pública, los rigorosos reglamentos, las penas muy severas, el crecido número de empleados, el acceso dificil de las costas y una abundante poblacion, son medios que lo circunscriben á la clase infima y perdida de la sociedad: de consiguiente lo disminuyen, pero jamás lo estinguen. Exitada la codicia por el invencible estimulo de un lucro pronto y abundante, sobran hombres atrevidos que alhagados por la esperanza de una rápida fortuna, que anhelan por librarse del aguijon continuo de la pobreza, alentados por la robustez del cuerpo que se adquiere con el trabajo fisico, y por el valor ó desprecio de la vida que resulta de una subsistencia escasa y laboriosa sin la educacion moral y el cultivo del espíritu que producen la veneracion de la virtud, y el respeto á las leyes; se deciden á desafiar el poder del fisco, y forman reuniones, que distribuidas con la mas exacta disciplina en mar y tierra, ó eluden su vigilancia, ó lo combaten con descaro. Emprendido y arraigado este comercio criminal, si los medios y recursos de la nacion para reprimirlo, son enérgicos y poderosos, lo disminuyen (como hemos dicho) á costa de ingentes gastos, multiplicando guarda costas, empleados &c. y sacrificando innumerables infelices, victimas de delitos provocados por la misma legislacion, y cuya comision es, tanto menos repugnante, cuanto estas acciones en si mismas nada tienen de inmoral, y que aun los horribles crímenes que las acompañan y las siguen como sus consecuencias naturales, son fruto de esa errada y atroz legislacion.— La imposibilidad de estinguir tan funesto vicio, desengaña al cabo á las naciones, que aprovechando las lecciones saludables del tiempo y la esperiencia, relajan las leyes prohibitivas, moderan los impuestos; y obrando estas saludables variaciones abren las sendas de la equidad, de la libertad y la razon, unicas que pueden conducir á la permanente prosperidad de los estados. Tal ha sido la práctica de la Inglaterra y de la Francia. ¡Ojala que antes de ahora nuestra querida Patria las hubiera abrazado confiadamente; que no

tendria que curar hoy los males causados por esos deplorables errores. Pero si comprimido en tiempo este tráfico ilegal, comienzan á enervarse las fuerzas fisicas y morales del estado, por que las mismas leyes prohibitivas y los impuestos exesivos destruyen la riqueza y corrompen la moral, el contrabando se acrecenta en proporcion inversa, y adquiriendo cada dia mas preponderancia se burla del fisco y sus agentes: el tràficò se hace casi con la misma publicidad que el comercio legal; la seguridad de la ganancia y del felíz exito de estas especulaciones alienta á otros muchos: de manera que se forma en el seno mismo de la sociedad una clase numerosa de criminales unidos por igualdad de intereses y reatos, que acostumbrados á desafiar las leyes patrias, al egercicio y manejo de las armas, desarrollan su coraje con la vista frecuente del peligro, y son victimas de la disipacion á que naturalmente se abandonan por el desprecio que excitan su vil ocupacion, su inmoralidad y groseria, y del cual se indemnizan satisfaciendo los mas torpes apetitos, sin temer la ruina que originan la falta de órden en negocios mercantiles, los cohechos á los empleados ó á sus atalayas para precaverse, las paralizaciones frecuentes de un comercio contingente, cuyas ganancias disminuyen por el aumento de los contraventores, y las aprensiones que de cuando en cuando sufren. Consumidos lentamente por todas estas causas, ó en el dia de una desgracia, se tornan bandoleros robando á los particulares en lugar del fisco; y disipada la perspectiva engañosa de una rápida fortuna, esta turba numerosa habituada á los peligros y á la continua perpetracion de los delitos, acaba su vida criminal en los patibulos, ó en la miseria y la indigencia. Tal es la actual situacion de la desgraciada España. Quiera Dios que la sabiduria de nuestros legisladores nos preserve de tan funesta calamidad. Pero si adoptado el sistema prohibitivo, y los impuestos onerosos, la energia moral del fisco y las fuerzas del estado son ineficaces para refrenar la vehemente tentacion de la ganancia á que provocan la estension y despoblacion del territorio y fácil acceso de sus costas, y la multitud de puertos y caletas incapaces de guardarse por el corto número de agentes que paga la nacion; el tráfico ilegal se practica casi sin interrupcion y sin el temor de ser forzados á defenderlo á cos-

ta de violencias y del descarado desprecio de las leyes. Sus agentes se limitan á la precaucion, á la astucia, á la actividad y á la cautela; seguros de la incapacidad de ser sorprendidos sin las denuncias de infames delatores, su tactica se limita á precaverlas; y las leyes que sancionan y fomentan la infame delacion, á mas de corromper la moral, no consiguen su obgeto por otra causa mas general y no menos perniciosa, nacida de ellas mismas, y es que la delacion lleva consigo la infamia, que solamente soportan almas viles ganadas por el oro, y que es mas consonante con el interés de la masa general. Las prohibiciones é impuestos onerosos cuando recaen sobre obgetos de consumo general ó sobre productos que componen la principal riqueza del pais, perjudican á todos los habitantes, quienes de consiguiente se interesan en el exito dichoso de un tráfico que proveyendo á sus necesidades y comodidad, toman en pago lo superfluo, y se acostumbra la poblacion á mirar con indiferencia y aun con placer el feliz quebrantamiento y desprecio de las leyes fiscales, predisponiendose á quebrantar cualesquiera otras que contrarien sus pasiones siempre que puedan eludir el castigo; unico freno para contener al hombre cuando se ha corrompido su moral.

Los agentes activos del fisco, aborrecidos en todo pais sugeto á leyes opresoras, despreciados y perseguidos como enemigos públicos, impotentes para satisfacer el odio, que en su corazon retornan con la persecucion y la ruina de sus aborrecedores, se llaman á partido; y exigiendo en dinero el pago del odio general y de su disimulo; de celadores de los derechos del fisco se convierten en encubridores, y tal vez en cooperadores de las defraudaciones. Abierta la puerta al fraude por aquellos mismos que debian cerrarla, el crimen se hace familiar, y cuando por causas particulares como la escaséz ó dificultad de las comunicaciones, la servidumbre y sus inseparables compañeras, la ignorancia, la pereza y la apatia de la poblacion, están estos negocios fuera del alcance de los pequeños y medianos traficantes; entonces se entregan á ellos los poderosos y mandatarios, y por un trastorno escandaloso; los que debian ser el modelo de las costumbres, el egemplo de la moral, los guardianes de las leyes y fieles celadores de su cumplimiento, son sus continuos

y seguros infractores. Tal era nuestra situacion mientras la España conservó en todo su vigor el sistema colonial, en el que nuestros gobernadores, nuestros intendentes, los empleados, los magistrados, nuestros ricos hombres y hasta los vireyes, eran acusados de egercitarse, ó tomar parte en el contrabando. Pero removidas las causas que circunscriben las ganancias del contrabando á los poderosos, una multitud de pequeños propietarios con escasos medios de hacer fortuna con el trabajo, la industria, y la economia, manantiales seguros pero lentos de riqueza y bienestar, lisonjeados con la perspectiva de enriquecer en corto tiempo á costa de pequeños sacrificios, de actividad, de fatigas personales y del quebrantamiento de leyes que detestan y desprecian, abrazan este egercicio y se aumenta el contrabando con tanta rapidez que se hace general. Esto acontecia cuando abierto el pacífico á los balleneros por el Cabo, y por el Itsmo al comercio de las islas, se hacia un tráfico muy estenso por los puntos despoblados, mientras en los del Callao y Arica apenas se sentia el movimiento de unos pocos buques espedidos de los puertos habilitados de la península. Una vez generalizado este comercio, disminuyen las ganancias, y aquellos que han adquirido su fortuna, sin poder mover un grande capital en un negocio clandestino, sin las ventajas del crédito que solamente se consiguen en las empresas regulares, y sin el estímulo de la grande utilidad que compense las zozobras, las fatigas corporales y el sacrificio del reposo y de la reputacion, mas apreciables cuando ha pasado el hervor de la edad primera y se ha acumulado un capital, y adquirido con el alguna respetabilidad, abandonan este egercicio tanto mas facilmente, cuanto han asegurado el fin con que lo abrazaron, y les ha facilitado la corrupcion de las costumbres otro modo mas seguro y menos laborioso de continuar el mismo tráfico con iguales ó semejantes utilidades. Por otra parte los comerciantes capitalistas, de establecida reputacion, para quienes el comercio es la industria que no pueden abandonar, por que se dedicaron á ella desde sus primeros años, y en ella han ganado su caudal, serán victimas de competidores ilegales, con quienes no puedan concurrir por su moralidad, su respeto á la opinion y su inveterada honradéz, y se verán reducidos al

duro estremo de cambiar de profesion, ó compensar con tantas desventajas ocurriendo al fraude, y á la corrupcion de los empleados. Estos predispuestos por la familiaridad del contrabando, que ni pueden ni quieren impedir; provocados de continuo con el oro, alhagados por las insinuaciones, y reprimidos por el influjo de seductores poderosos ceden à tan fuertes tentaciones con tanta mayor docilidad, cuanto les es indiferente que estos delitos se cometan por los desiertos y despoblados, y mas lucrativo que se perpetren por los puertos habilitados, y las aduanas respectivas. Forzada así la clase mercantil á fomentar la corrupcion, ora sea para el desembarque ó embarque clandestino por los mismos puertos pagando á los guardas; ora sea para encubrir el fraude de falsas declaraciones, seduciendo á los empleados sedentarios; exitada la codicia de tantas aves de rapiña, aumentadas sus necesidades ó sus vicios con el pábulo del oro que les suministra la prostitucion de sus deberes; puestos los comerciantes bajo la infame dependencia que arrastra la complicidad del crímen, sin medios de satisfacer las incesantes demandas de hombres disipados, por que las ganancias del contrabando han disminuido con su generalidad; acostumbrados á la mentira y al engaño para eludir los impuestos opresores ayudados de aquellos complices cuando las exijencias de estos son exorbitantes; usan para burlarlos del mismo engaño, de la misma mala fé y de la misma astucia que pusieron en obra para defraudar al fisco. Destruidas las primeras y mas necesarias virtudes del comercio y de los hombres; habrá no poco que lamentar con estas dolorosas consecuencias del detestable contrabando, cuya fatal influencia se estiende y contamina á los magistrados y á toda la sociedad. Aprehendido de cuando en cuando un contrabando, descubierto casualmente un fraude, ó por alguna vengativa delacion pasa la primera informacion á un magistrado para que siga los trámites judiciales hasta su condenacion y el castigo del delincuente: pero interasada una clase numerosa y de grande influjo en la impunidad de estos delitos, pone en egercicio todo el valimiento que á su vez puede necesitar cada uno de sus individuos; y por medio de tan estensas ramificaciones, el interesado ruega, suplica, é implora compasion de los hombres bondadosos, de

los otros magistrados, y tal vez del poder supremo: les espone que su culpa ha sido cometida por falta de otros medios para ganar la subsistencia de una familia numerosa á quien su pérdida reduciria á la miseria: que su aprension no ha sido efecto del celo, sino de la venganza por no haber podido saciar la voracidad de un empleado corrompido, ó la impertinente exigencia de un infame delator; que su castigo no puede servir de egemplo, cuando el delito se comete á cada instante y queda impune, y cuando el público lejos de considerar su condena como justa, verá solamente en ella la opresion del desvalido, cuando la pérdida de sus bienes siendo en daño de una familia honrada y numerosa, engruesa la fortuna de un empleado indigno ó de un denunciante abominable que los consumirán para si y para la sociedad en torpes vicios; y cuando una indigna venganza la ha ocasionado, no el cumplimiento de las obligaciones del primero, ó del celo por el fisco del segundo. Con tan poderosas y verídicas razones exita la piedad para que protejan su demanda. Repetidas al juez estas mismas razones y acompañadas del influjo del poder, de la elocuencia de un venerable magistrado, de la insinuante persuasiva de la verdadera y desinteresada compasion, y del diestro manejo de todos los resortes que pone en egercicio el cortesano para mover el corazon, ladean la imparcialidad y rectitud, y sin que esto sea sospecharlos de venalidad, labran mas en el ánimo de los jueces la indulgencia y compasion que todas las leyes positivas de los códigos. En la necesidad de paliar sentencias abiertamente contrarias á las leyes existentes, se apuran todos los arbitrios de la tinta, se gana al guarda ó denunciante, cuya venganza cede al tacto del soborno; estos se retractan, y de acusadores pasan á testigos en favor del delincuente, que se torna hombre de bien en el instante de erogar el oro; se presentan testigos que declaran en falso ó general y vagamente: el escribano enreda la maraña, viste el proceso de todos los embrollos técnicos, y salvadas las apariencias el juez absuelve lisa y llanamente ó segun lo exije el caso; y las leyes rigurosas del fisco se quedan en leyes de papel. No es nuestro animo injuriar á individuos particulares: por el contrario hay en las oficinas de hacienda empleados cuya probidad es la esperan–

za de la Patria; jueces rectos é incorruptibles que se apartan de la estricta inteligencia de la ley, por motivos muy laudables mirados en abstracto, pero reprensibles en la aplicacion de las leyes. En la necesidad de manifestar las consecuencias de un sistema semillero de delitos, apelo á la nacion, y á ésos mismos empleados y jueces venerandos, para que en su conciencia digan si esta descripcion no es el verdadero cuadro de las costumbres de la nacion. Sometidos por tres siglos á una severa prohibicion de todo lo que no podia suministrar el mezquino monopolio de nuestros dominadores: recargado este ramo con exesivas exacciones, trabado por las condiciones y requisitos de la suspicáz y desconfiada tirania, se acostumbró desde muy muy atras, la poblacion á mirar como accion inocente y justa el contrabando que le aliviaba de la opresion de leyes, que erigian en delitos los deseos y medios de proveerse de lo necesario á sus necesidades y comodidad, á costa de lo superfluo, y convinandose su provecho con las ganancias de sus comerciantes y mandones españoles contra la ratera política de la Metropóli, aplaudia y apoyaba el felíz resultado del contrabando de sus mismos opresores. Acabada su administracion, cuando el tiempo habia arraigado profundamente estas còstumbres, nada fué mas impolítico que conservar el aliciente del crímen, manteniendo prohibiciones parciales, imponiendo derechos exesivos sobre artículos de primera necesidad. La prosperidad de la nacion demandaba suspenderlas y moderarlas para destruir ese jermen de corrupcion, para promover el tráfico amortecido, y facilitando la salida de los frutos, alentando la industria y el trabajo que naturalmente promueve el interés personal, cuando está protejido de la libertad. En la necesidad de proveer de medios para los gastos públicos, y siendo los menos sensibles y los mas equitativos los impuestos sobre los consumos, por cuanto cada uno paga á proporcion de su riqueza y de su libre voluntad, seria errado é imprudente suspenderlos, ó disminuirlos exesivamente. La prudencia dicta cierta tasa, que sin paralizar la produccion y el cambio, y sin promover el contrabando, es mas facil recaudarla, por que es mas ventajoso pagarla á la nacion, que invertirla en el soborno para el quebrantamiento de las leyes. El comercio clan-

destino y fraudulento, es por su naturaleza costoso y lleno de peligros, sosobras y fatigas; aun puesto en salvo le acompaña en todas sus operaciones el temor de la denuncia; sus gastos son inciertos, por que el guarda y denunciante creyendose dueños de la propiedad agena, que las leyes asignan por recompensa á la aprension y á la infame denuncia, jamas aplacan su inestinguible y voráz sed: de manera que los derechos moderados de que defrauda al fisco se absorverán en vencer tantos obstaculos, y el comercio legal pudiendo seguir su curso y orden natural con las ventajas que presta el crédito, de que carece el contrabando, ó que obtiene á subido precio con el arreglo metodico, tan esencial en los negocios mercantiles, é incompatible con el tráfico clandestino, se hace improductivo, se disminuye lentamente y al fin desaparece. Tal vez se dirá, que en el estado actual de las costumbres, aunque se moderasen los derechos, seguiria el contrabando y el fraude, por que bajaria la tasa del soborno; pero es fácil responder que aunque este gasto disminuyera, no pueden disminuir los gastos de agentes &c., siempre crecidos, por que la tasa del trabajo siempre es mayor para toda ocupacion criminal que se practica en horas y por sitios desusados, y que espone á todos los riesgos que acompañan á la perpetracion de los delitos, y á las penas que las leyes les imponen. Además, la clase mercantil cuyas principales virtudes deben ser la veracidad y buena fé, se desdeñaria de mezquinos ahorros debidos al fraude, al engaño y á la mentira, que espondrian al delincuente á la ansiedad continua de ser descubierto, y á perder su propiedad y su reputacion que le es mas cara, por que no sufragandole los ahorros para sobornar á los empleados, estos serian mas vigilantes y mas atentos al cumplimiento de sus deberes. Si por la costumbre envejecida de defraudar al fisco, para fomentar sus vicios al precio de la infamia, los empleados se acomodaran á tan mezquina venalidad, seria solamente con la esperanza de quedar, por falta de reglamentos adecuados, impunes su venalidad y la sordida codicia de sus complices y sobornadores. Los reglamentos para el comerciante y las ordenanzas y régimen de las oficinas para los empleados, son el freno que los contiene en sus deberes, haciendoles efectiva la responsabilidad con el temor de

ser facilmente descubiertos, y por el castigo inevitable de sus malversasiones y prevaricatos. Pero estos reglamentos deben hacer efectiva esta responsabilidad en cada uno de los agentes del comercio, y en la parte que les corresponde deben darles normas fijas para sus operaciones y para el pago de los impuestos, ponerlos á salvo de la estafa y del capricho de los oficinistas, de la desigualdad que nace del favor que prestan á sus coligados con perjuicio de los otros, libertarlos de las interpretaciones violentas y parciales del fisco y sus agentes, exitando su honor, y su buena fé. Moralizada de este modo la clase mercantil, desaparecerá la turba de sobornadores, y los empleados forzosamente entrarian en su deber, y si delinquiesen, establecida la ordenanza y regimen metódico de las oficinas, que es la unica regla para fiscalizar sus manejos, serian prontamente descubiertos, y el castigo de su delito serviria á los otros de escarmiento. La adopcion de un sistema moderado, de un reglamento exacto y adecuado á las operaciones mercantiles y á la recaudacion de los derechos de las aduanas, no limitaria sus benéficos efectos á la estincion del fraude; de la infame pilleria y del ominoso contrabando, destruyendo el aliciente los delitos; sino que corrigiendo la moral estenderia su poderosa influencia á la nacion en general, nos afianzaria la paz interior, aumentando la riqueza, destruiria el influjo de la clientela y dependencia que produce la miseria, promoveria la educacion facilitando los medios de pagarla, y haciendo conocer su importancia, la educacion correjiria las costumbres; aumentando el comercio de las naciones, se destruiria el odio y desconfianza que nos inspiraron contra ellas nuestros opresores; con el convencimiento de los beneficios que reciprocamente nos prestamos por medio del comercio, nuestro caracter dulce y modales apacibles adquiririan su perfeccion: la adquisicion de tantos bienes y virtudes, exitaria la veneracion á nuestras instituciones patrias y el valor para defenderlas, é inflamado nuestro patriotismo por el goce de tantos bienes nos conduciria á la verdadera, ordenada y tranquila libertad. En un pais estenso, de inagotables, ricos y variadisimos manantiales de riqueza, inesplotados por las trabas, ó prohibiciones absolutas del sistema antiguo, casi intactos todavia por la ignorancia y apatia nacidas de nuestra servidumbre;—

el medio eficaz de promover el trabajo, es abrir y facilitar todos los caminos de ganar, para que el deseo constante de mejorar de condicion exite el interés personal que garantido por la libertad y seguridad halle en la dedicacion al trabajo una pronta recompensa y los medios de mejorar esa condicion, ofreciendo el tráfico prontas salidas á los frutos de sus labores y fatigas. La aplicacion al trabajo desterrando los vicios que engendra la ociosidad, produciria la sobriedad, las penas que cuesta el adquirir, haciendo conocer el justo valor de lo que se adquiere, alejaria la disipacion, y de aquí resultaria la economia; la cual acompañada del conocimiento del valor de la propiedad, que en nuestro sistema es la base de los derechos políticos y que en todos dá consideracion y respetabilidad, promoveria los ahorros que conservaria, é invertiria utilmente la prudencia; y de aquí la creacion de nuevos capitales y el aumento de los existentes que tanto se desea. En un pais donde todos los ramos de trabajo estaban envilecidos, en que se vivia de los empleos, ó de la servidumbre de ciertas clases, y en el cual el egercicio del comercio era el unico trabajo honroso, por que era la ocupacion de los dominadores; exije la razon que se ensanche este camino de adquirir, para que el egemplo de la prosperidad que dá la industria honrada y el deseo de obtener los obgetos de necesidad y comodidad, que el comercio ofrece en cambio de los productos de otros ramos de industria y de trabajo, sacudiese la pereza de nuestra poblacion, y promoviese esa aplicacion al trabajo, de que nacen todas las virtudes que hemos referido, y que es el único estimulo eficaz, pues que los vicios solo ceden al ejemplo y á los hechos, y siempre resisten á las relaciones y á la abstraccion de la teoria. Como el comercio tiene límites, y su misma libertad pone coto á sus ganancias por la competencia; como son mayores los peligros y contingencias en esta profesion que en cualquier otro ramo de industria; suplido por el comercio estrangero en parte, ó en el todo el capital que absorven las necesidades, los ahorros de los comerciantes del pais y de los estrangeros avecindados en el, se emplearian en la tierra que les dá iguales ganancias y que progresivamente se aumentan, por que dando nuevas creces al comercio con los productos anuales que le presenta en cam-

bio, sube el valor y la consideracion de la propiedad territorial; la seguridad, el descanso y la tranquilidad tan gratos en la edad madura, y la adopcion de un sistema justo, franco y moderado de comercio, promoviendo el trabajo, desenvolviendo tantas virtudes, creando y aumentando capitales, aplicandolos despues á la agricultura, á las minas, y á tanto ramo de industria de que abunda el pais, conduciria la nacion á la riqueza y prosperidad, al orden y á la paz interior, que afianza el goce y quieta sucesion de la propiedad, y á la verdadera libertad que lá garantiza y la conserva. Pero el comercio de que hablamos, es el comercio legal, no la asquerosa pilleria y horrendo contrabando, por que la libertad consiste en obrar conforme á leyes moderadas y equitativas, que enfrenan los estravios del interés personal, deslumbrado por la sórdida codicia, ansioso de medrar á poca costa y en perjuicio de los otros, por medio del engaño, la mentira y la venal prostitucion de los deberes. No tenemos la arrogancia de presumir que el reglamento de que se trata llene todos los objetos indicados. Una madura reflexion, y las luces reunidas de la esperiencia y del talento podrán descubrir y enmendar muchos errores; pero por la ineficácia y perversidad del que rije, y la nulidad del que empezó á sancionarse en la última legislatura que es solamente una tarifa, parece que el presente correjido de los defectos que adolezca debe obtener la preferencia. En el se hace efectiva la responsabilidad de los buques y sus capitanes, de los comerciantes y de los empleados segun sus diversas obligaciones: se han previsto los fraudes, y se les ha aplicado las penas positivas y proporcionales eficaces para prevenirlos: se han determinado los trámites y documentos á fin de asegurar la legalidad de las declaraciones que aseguren la responsabilidad: se han facilitado las labores dejandolas á la egecucion de los mismos comerciantes mas capaces de practicarlas con prontitud, y mas interesados en su pronto despacho, reservando á los empleados el examen, tanto mas fácil cuanto disminuido su trabajo, no tienen otra ocupacion: se prescriben garantias para la legal estraccion de la república de los efectos transbordados: se han destruido las gavelas opresivas y la paralizacion del movimiento inútiles al fisco, perjudiciales á

los particulares y provechosas solamente á un gremio indigno: se ha estendido la esfera del tráfico abriendo todos los puertos para aprovechar esta inmensa costa, sus innumerables puertos, la suavidad de sus vientos y la mansedumbre de sus aguas: al comercio interno, cuyos diversos ramos son los vasos por donde circulan los humores que dan vida y robustéz al cuerpo social, se le ha dejado en plena libertad: se ha ensanchado el privilegio de depósito, preservando al comerciante de la ruina que le acarrea la obligacion de pagar derechos y gavelas, sobre mercancias que no producen su costo por las contingencias del comercio: se asegura tambien á la poblacion la provision equitativa de los artículos necesarios á la vida, á sus comodidades, y al fomento de la industria, que suben exesivamente en un comercio tan distante, cuando el peligro de estas pérdidas la reduce á la mezquindad y desconfianza, dimanando de esta saludable amplitud, que la copiosa provision de nuestros depósitos atraeria al comercio de nuestros vecinos á cambiar sus mercancias con las nuestras: se ha declarado el privilegio de reembarcar mercancias en transito, en buques nacionales destinados á puertos de considerable poblacion, que favoreciendo la navegacion de nuestros buques costaneros, y disminuyendo la cantidad de capital para las operaciones de comercio legal, le dá las ventajas del crédito que no obtiene el contrabando, y de este modo nuestros comerciantes no irán á surtirse á Valparayso: se han concedido algunas gracias moderadas á los comerciantes nacionales para acallar el clamor nacional, igualando sus desventajas con respecto á los estrangeros, que tal vez son justas y racionales, y cuya continuacion solamente fomentaria y acrecentaria el odio contra esta clase util é industriosa; y ultimamente, como base de todas las mejoras, se han abolido las prohibiciones, se ha dejado libre la estraccion de todo producto nacional, y se han bajado los derechos, cuya exesiva tasa, sin producir mayores rentas al Erario, es la principal causa y el invencible estímulo del contrabando, cuyos pocos defensores son tal vez aquellos mismos que medran de la conservacion de estos gravamenes y cifran su fortuna en la continuacion de este sistema destructor. Despues hablaremos particularmente de aquellos artículos que sean mas notables; y

ahora del plan y division de dicho reglamento.

Segun la naturaleza de cada clase de tráfico y sus diferentes estados; lo hemos dividido

En comercio estrangero por mar, en buques estrangeros, ó buques nacionales,

De importacion,

De esportacion,

Comercio estrangero por tierra,

Comercio de Cabotaje, concedido á los buques nacionales,

Comercio interno ó terrestre,

Depósitos y transitos marítimos y terrestres,

Tarifa de derechos.

Los diez y nueve artículos que preceden al reglamento de importacion estrangera son generales, y comprenden tanto á los buques estrangeros, como á los nacionales. Entre las obligaciones que en ellos se les prescriben y cuyas razones son muy obvias, hay dos que necesitan alguna esplicacion.

1.ª Que ningun buque pueda llegar á mas de una legua de la Costa en el curso de su navegacion, ni entrar á los puertos que no estén habilitados para dichos buques.

2.ª Que desde que se acercan á la costa deben tener á bordo un manifiesto de la carga que conducen. La primera impedirá que los buques contrabandistas aprovechando de la facil entrada y ancoraje de nuestros puertos, de estar situados muchos de ellos en desiertos distantes de poblado, y sin ley que les prohiba estas entradas ni penas en que por ellos incurran; egecutan facilmente en combinacion con los contrabandistas de tierra, su trafico en esos puertos sin oposicion, y á poca costa en los poblados burlandose de la ignorancia de las autoridades locales, atemorizandolas ó ganandolas ya los habitantes: por que siendo los puertos inhabilitados de la mas escasa y pobre poblacion ó no se mezclan los vecinos estas materias ó ignoran que buques puedan entrar y que operaciones sean conformes ó disconformes á la ley, ó si lo saben y se mezclan, es facil seducirlos.

Dos casos pueden presentarse en que sea necesario que los buques se acerquen á las costas: 1.° cuando navegan de Norte á Sur á lo largo de de la costa, en la que por la direccion de vientos reinantes y de las corrientes hacen

su navegacion á la vista de ella, y este caso queda exceptuado: 2.° cuando por algun contraste, averia, ó falta absoluta de viveres ó aguada fuese absolutamente necesario tocar en el puerto mas cercano. Pero la situacion respectiva de los puertos habilitados ó no habilitados es tal, y los recursos de estos para contratiempos son tan escasos que solamente en peligros inminentes podrian dirigirse á ellos con el obgeto de barar, pero en cualquiera otro caso se dirigirian á los puertos mayores, como ha sucedido siempre, por que en ellos hallan seguro anclaje y toda clase de auxilios. Un buque que sale de Arica y descubre algun peligro puede en veinte y cuatro horas entrar en Islay, y si ha pasado de Islay en cuarenta y ocho horas entrará en el Callao: pasado del Callao en cuarenta y ocho horas podrá fondear en Huanchaco, y si ha pasado de Huanchaco en otras tantas, habrá fondeado en Payta. Tocar en los puertos intermedios y desprovistos de Iquique, Mollendo, Nasca, Pisco, Huacho, Casma, Santa, Pacasmayo y Lambayeque, bajo el pretesto de repararse ó proveerse, es el mas descarado modo de encubrir el contrabando. Como podria abusarse del permiso de entrar en ellos en peligros urgentes, se exigen documentos que los comprueben, sin cuyos requisitos quedarán sugetos á las mismas penas que los infractores.

La prohibicion de que los buques que vienen del estrangero toquen en otros puertos que los habilitados, unida á la segunda obligacion que nos falta que esplicar, de tener listo el manifiesto por mayor de la carga que conduce desde que se acercan á la costa, es la norma de las obligaciones de los guarda-costas, y el medio de librar al fisco del contrabando.

Un buque que viene de puertos estrangeros, obligado á tener pronta la declaracion de lo que conduce, espresando el primer puerto á que se dirige, y sugeto á la visita de los guarda-costas que examinen este manifiesto, tomen copia de el y la dirijan por el organo correspondiente á la aduana de su destino, es casi imposible que oculte en su declaracion ninguna carga con el obgeto de desembarcarla clandestinamente en el puerto á que se dirige, cuando ignora el capitan la que puede convenirle ocultar; cuando aun no ha podido

formar combinaciones con sus amigos, cuando ignora si puede contar con el favor de los empleados, y cuando deja tras sí un documento por el que se le haria efectiva la responsabilidad si no consiguiese facilitar los medios de hacer el contrabando. Impedir que los buques estrangeros se acerquen demasiado á las costas, ó entren á los puertos inhabilitados, recibir y revisar sus manifiestos son las únicas funciones que deben egercer los guarda-costas, por que permitirles el derecho del registro, ademas de que seria solamente esponer á los buques á demoras inutiles, y á los vejamenes del abuso del poder; es ineficaz, por ser imposible que en la mar puedan registrar la bodega de los buques y reconocer si sus declaraciones son exactas; mientras celando la entrada á los lugares del contrabando y tomando las declaraciones de lo que llevan lo destruirán ciertamente, por que aunque no puedan celar en todas partes, ni recibir los manifiestos sino de pocos buques, la obligacion en que están de no buscar, ni acercarse á los puertos, y de tener prontos los manifiestos, unida al poco estimulo que queda al contrabando, suspendidas las prohibiciones, y reducidos los derechos, las responsabilidades á que están sugetos, por estos y por otros artículos les alejarán de un tráfico tan lleno de peligro y de tan poca recompensa.

Entrada y fondeo de buques estrangeros, procedentes de puertos estrangeros.

Se prohibe que los buques estrangeros admitan personas á su bordo antes que la aduana y capitania del puerto le pasen la visita, con el fin de que los capitanes imposibilitados de formar convinaciones con sus agentes, ignorando lo que tienen que esperar de la indulgencia y disimulo de los empleados, y antes que conozcan los medios de poder contrabandear en los puertos, declaren en sus manifiestos por mayor verdadera y legalmente la carga que conducen. A esta infraccion se ha puesto una pena pecuniaria que es la mas análoga á su naturaleza, la mas facil de ponerse en egecucion, y de consiguiente la mas eficaz; pero como en semejantes infracciones no solamente el capitan es delincuente, sino los que de tierra se exedan á traspasar estos mandatos, por falta de penas que los refrenen, se les han impuesto tambien las penas pecuniarias, asegurando al capitan de su petulancia impune.

A mas del manifiesto por mayor firmado por el capitan

se le exijen los documentos con que fué despachado en la aduana de su procedencia, y cuando esta sea alguna de las repúblicas Hispano-Americanas, se les exijen los registros con que en ellas se acostumbra despachar los buques. Estos documentos sirven de norma para saber si la declaracion del manifiesto es legal y verdadera, por que conviniendo este con aquellos, contiene necesariamente lo que sacó del puerto de su procedencia, á ménos que haya estraido alguna carga de contrabando: y como nosotros no debemos perseguir los delitos cometidos en otro pais; de aquí es que en caso de exeso en el manifiesto, el capitan no puede ni debe incurrir en pena alguna. Cuando difieran por faltas, será por haberlas desembarcado clandestinamente en otro puerto, y entonces probarán que no han sido introducidas en la república, ó quedarán sugetos al pago de los derechos que ellas habrian ocasionado; destruyendo de este modo el obgeto del contrabando, que es el ahorro de derechos; por que como las pruebas que se requieren, unas penden de los comerciantes á los que es dificil sobornar para conseguir su ayuda y complicidad, los ahorros no dan medios para hacerlo cuando las mercancias son del capitan. Encontrandose el comerciante en la misma relacion respecto á este por las que penden de dicho capitan cuando son á flete así como respecto á las otras; es igualmente dificil obtenerlas falsas sino á grande costa, y agregandose la violacion del juramento que tendrá que cometerse para encubrir el delito; es inverosimil pues, que se perpetren delitos á tanta costa, que los esponen á tantos peligros y de que reportan tan pocas ventajas. Podria decirse que los documentos de las aduanas de procedencia, podrán convenir con el manifiesto del capitan, y sin embargo continuar el contrabando, por que se sacaria carga de dichos puertos que no constase en ellos y que se suprimiera en el manifiesto; pero el que esto practicase tendria que sufragar los gastos de contrabando en el puerto de su procedencia y los mismos en el puerto de su destino. Ademas, cuando las mercaderias que conduce el buque son á flete, hay dos intereses encontrados: el del capitan propietario, ó agente del propietario del buque, quien vela por su seguridad, y la que no espondria sino bien pagado; y la del comerciante que ahorra los derechos y que no los ahorra sino pagando é indemnizando ampliamente al ca-

Documentos que se exijen.

pitan por los riesgos á que por el se espone. Pero cuando las mercancias son del capitan, ó del propietario del buque, y de consiguiente hay un solo interés; la tentacion á ganancias fraudulentas, resfriada con la poca utilidad que se reporta del contrabando por la reduccion de los derechos, está contenida ademas por los tramites que hemos espuesto arriba, y por las penas en que incurren los infractores, las cuales son mayores en este caso, en que por la comunidad de interes seria mas facil y ménos costoso cometer el contrabando.

La libertad que se deja al capitan para probar la inversion de la carga, que constando en los documentos de la aduana de donde procede, no está inclusa en el manifiesto que presenta, y que és el único que lo sugeta y debe sugetarlo á responsabilidad, se funda en que puede muy bien suceder que por algun equívoco ú omision se haya dejado de embarcar alguna carga destinada al buque: que por consiguiente se hayan presentado á la aduana los documentos necesarios y que por tanto conste en ellos sin que la carga haya sido realmente embarcada, ó que por equivoco se incluyan en los registros documentos que no pertenecen á dicho buque, y que no puede saber el capitan, por que estos documentos se le entregan sellados. Esto es tanto mas justo y razonable, cuanto que exijiendose los registros con que son despachados los buques por las aduanas de los estados Hispano-Americanos y las nuestras; estos por la incuria, ó ignorancia de los empleados estan llenos de errores por exeso y por defecto, que espondrian á los capitanes á responsabilidades ruinosas é injustas por delitos que no habian cometido. La esperiencia cotidiana presenta estos errores. No pueden atribuirse á una necia arrogancia, ni á otro principio innoble y reprensible la ignorancia de que se les acusa. La practica los condena diariamente, y su incapacidad es inculpable, por que desconocido entre nosotros el manejo y rutina de las aduanas; compuestas ellas de hombres nuevos, y muchos tomados al acaso en el torbellino de los transtornos, no existiendo el arte, por que este se forma solamente con la larga practica y el conjunto de los conocimientos que con ella adquieren los empleados; la aplicacion llega á ser infructuosa, por que no hay de quien aprender, ni sistema que lo guie. El hombre mas apto y mas

aplicado, se encuentra reducido á los débiles medios de su propio estudio. Ni los antiguos empleados, ni su rutina cuya insuficiencia se ocultaba por la mezquidad del trafico y por el desorden en que estaba confundida podian ser adaptables y suficientes al vasto movimiento que consigo ha traido la libertad del comercio; mucho menos cuando el desorden no puede conservarse descaradamente, aunque esté apoyado por el poder de los empleados que se sostienen mutuamente en los gobiernos absolutos contra la poblacion envilecida, que gime en la soledad los males que calla y siente.

Despues que el capitan ha cumplido la obligacion de declarar en el manifiesto por mayor fiel y exactamente el cargamento que conduce á bordo de su buque, su deber inmediato es su legal entrega. Los artículos concernientes á esta parte metodizan las descargas para que el fraude no se encubra á la sombra del desórden; señalan penas fijas á las contravenciones que pueden cometerse; preveen las diferencias que pueden ocurrir, y tambien señalan las penas en que incurren, y aunque parezcan minuciosidades poco importantes, y que nunca pueden abrazar los casos que ocurran en la practica, deben prescribirse circunstanciadamente, por ser necesario dar á fuerza de detalles una norma fija de los delitos y sus penas, y de este modo garantir al comerciante de las interpretaciones violentas y parciales del fisco, y sacarlo de la dependencia de sus empleados, que pueden hacer mal sin responsabilidad cuando las leyes son vagas, y que lo hacen si el particular no agacha la cerviz y se somete á su insolente altaneria; sumision que solamente debe á las leyes de su patria. Aquí cesa la responsabilidad del capitan y la del buque. Declarado por mayor y descargado fiel y legalmente el cargamento que conduce, nada tiene que ver con que su contenido particular sea ó no declarado por sus dueños ó consignatarios, que sea de efectos prohibidos, ó que se hayan quebrantado algunas formalidades; estas son obligaciones de los propietarios ó sus agentes, quienes serán responsables de su fiel cumplimiento con sus personas, con sus propiedades, ó con las mismas mercaderias, segun lo determine la ley; y esta responsabilidad será efectiva mediante los manifiestos por menor que deben presentar, y por otros documentos que se exijen.

Cuadrillas. Los gremios ó cuadrillas se formaron sobre el modelo de las ciudades corporadas, cuyo origen fué el deseo de libertarse de la servidumbre feudal, y su fin asegurar la libertad civil, la propiedad y el fruto del libre trabajo de los ciudadanos, de la tirania y rapáz violencia de los nobles. Erijidas en cuerpos políticos, gobernadas por leyes y magistrados propios, y sugetas á una severa disciplina para su eficáz defensa; obtenidos estos privilegios ó del soberano ó del señor feudal á precio de dinero, y conservados por los esfuerzos de todos los ciudadanos unidos por el interés comun de defender su libertad; el egemplo de los saludables efectos que produjeron estas corporaciones en favor de la prosperidad comun, enlazado con la proteccion de los soberanos para refrenar así la insubordinacion turbulenta de los nobles, y el esfuerzo de las mismas corporaciones en estender su nùmero y aumentar sus fuerzas para apoyarse mutuamente, imprimieron un movimiento tan general en los habitantes, que en muy poco tiempo todas las poblaciones sea por compra, sea por la fuerza obtuvieron su libertad y estos privilegios; apareciendo de este modo en medio del estado una multitud de pequeñas sociedades compuestas de habitantes dedicados á la industria, que gobernados por leyes iguales y establecidas, que aseguraban el órden y la libertad, estaban en contraposicion con el sistema general de la nacion, entregada á la anarquica confusion del feudalismo ó al derecho de la fuerza. El caracter de las ciudades corporadas meramente defensivo en su primer origen, acrecentado el número, aumentadas sus fuerzas y preponderancia con la riqueza que trae consigo la libertad y el órden, y con el aumento de poblacion que sigue á la riqueza, se tornó en agresivo é imponente, y entraron á formar el tercer estado y á pretender privilegios y prerogativas como los otros ordenes del estado. Compuestas de hombres dedicados á la industria y al trabajo que estaban divididos en clases segun las diversas ocupaciones para la mejor policia y disciplina militar; los privilegios que naturalmente pretendieron las ciudades, fueron el monopolio de las diferentes industrias, artes, oficios y trabajos en sus recintos que procuraban ensanchar con perjuicio de los del campo y de otras ciudades, y las clases de las ciudades establecieron el monopolio de su industria,

oficio ó trabajo peculiar con esclusion de los otros ciudadanos. Como el derecho de conceder estos privilegios residia en el soberano ó en el señor feudal, y el interés de estos era fomentar su espíritu, para arrancar socorros pecuniarios por su concesion, el estado se encontró dividido en innumerables fracciones y subfracciones de provincias, de ciudades, de gremios ó de clases, cada una con intereses peculiares, privilegios esclusivos, reglamentos propios que llamaban sus libertades; y que egercian con la tiránica esclusion de los demás; de manera que hasta el trabajo material, ocupacion reservada á los siervos envilecidos, llegó á ser obgeto de privilegio y monopolio; y las corporaciones formadas para defender y conservar la libertad, y el libre y seguro egercicio de la industria y el trabajo pervirtieron su obgeto, por que cada corporacion y cada clase circunscribió á su recinto el uso de esta libertad. He aqui, el origen de los gremios de los que nuestras cuadrillas son un resto miserable. ¿Pero manifestado su origen ¿que podré decir de su naturaleza y su tendencia, despues de lo que tantos han dicho mejor que yo? Diré que no son cuadrilleros, sino cuadrillas de bandidos, y referiré un hecho cuya fuerza es irresistible. Llegaron al Callao mil cueros de lobo contenidos en 21 pipas que fueron transbordadas de un buque á otro. Segun el reglamento las mercancias deben venir á tierra para examinarlas, y que se transborden, pero en casos como el presente en que no cabe sospecha de fraude, se permite que las mercancias trahidas al borde del muelle se reconozcan en las mismas embarcaciones, y que en ellas mismas vuelvan á transbordarse al otro buque con el benefico fin de ahorrar gastos para no recargar las mercancias. Pero los famosos cuadrilleros, mas fuertes que la ley en lo que concierne al interes de su corporacion, han interpretado que la carga debe ponerse en el muelle para su examen y reconocimiento: de alli embarcarse en la lancha para conducirla al buque destinado. Con esta violenta interpretacion, tan opuesta al mismo espirítu de la ley, que es el ahorro de los gastos, cobran el trabajo de desembarque y reembarque ¡y, desgraciado el que resiste esta desvergonzada estafa! En ese caso vienen las mercancias á tierra; se paga la gavela, se sufre la demora y se pasa el riesgo; ó se recibe el perjuicio de dañar el

enfardelaje por el aspero manipuleo de los señores de cuadrilla. Pero no paran aqui sus exacciones: tomando los mil cueros como sueltos, cobraron desembarque y reembarque á razon de 10 cueros por tercio, los volvieron á tomar como contenidos en las pipas y cobraron la misma doble estafa; de manera que 50 ps. á que ascendio esta inicua exaccion sobre un principal de 1,500 $ aumentó el coste de la mercancia con un 3½ por ciento. El capitan resistió esta segunda estafa ¡pero que hacer en la alternativa de pagar ó demorar el buque! por que los documentos necesarios no habrian sido despachados por el T. administrador hasta satisfacer la demanda del capitan de la cuadrilla, y despues de sufrir los confusos y mezclados denuestos de los pillos de cuadrilla. ¡Que hacer sino pagar y cuando mas tomar recibo! Ademas el ejemplo de la inpunidad de los abusos, alienta el desorden y la rapiña, y la estafa no se limita á la cuadrilla: el muelle, el pezcante, cometieron entonces y cometen siempre los mismos robos; y el tiempo y la impunidad aumentan y justifican su insolencia y su descaro. Y si solamente la cuadrilla puede recargar las mercancias un 3½ por ciento ¿adonde iremos á parar con las estafas de las demás langostas que siguen su fatal ejemplo? Mostrados los documentos que comprueban este latrocinio á un majistrado respetable y de acrisolada probidad; convencido de tan impudente estafa, aconsejó que se presentanse al supremo gobierno, pero no se siguió su parecer, por que el habria dado solamente una providencia parcial para el castigo y coreccion de este delito, que nada habria influido en la radical estincion del vicio; porque bajo otra forma ó con otro efugio habria continuado impune, por que las providencias parciales no pueden destruir abusos sistemados y envejecidos, dejando subsistir sus causas, y su origen; por que semejantes á las vivoras para destruirlos, es preciso triturarles la cabeza, pues los golpes en los otros miembros lejos de matarlas exitan su furor y esponen al objeto de sus iras á mas venenosas mordeduras. Se pretenderá que exajero el poder é influjo de pobres jornaleros: pero los que tal pretendan, olvidarian sin duda las ventajas que han adquirido por el largo abuso, por los privilegios que obtienen, por su unidad de accion, por el apoyo de su Gefe y de todos los que medran á la sombra del monopolio del trabajo. En rea-

lidad serán impotentes para atacar de frente á los poderosos, pero como los insectos inmundos, se pegan á los pobres; á los pobres que son los mas dignos y los que mas necesitan de la proteccion del congreso para sostener sus derechos; y ademas aun cuando no se midan cara á cara con el fuerte, le punzan á escondidas, y le fastidian con la confianza de que los poderosos ocupados en cosas importantes no se curan de su lima sorda, desprecian su ruin saña, y ellos tienen buen cuidado de no cansarles la paciencia, por que entonces como los insectos á quienes se asemejan, serian destruidos con el fuerte sacudon exitado por su petulancia. Y ¿que diré de estos cuadrilleros, por lo que respecta á sus deberes con el fisco? callaré, y el silencio será mas elocuente y persuasivo, y no dañará á algunos que tal vez son inocentes. Y cuantos serán? ¿Si serán mas numerosos que los justos de Sodoma?

Despues de asegurada la fiel descarga y entrega de los cargamentos en los muelles de las aduanas, resta asegurar la fiel declaracion de su contenido para refrenar el fraude, en cuya comision nada tiene que ver ni el buque, ni el capitan, ni los empleados activos de la aduana, siendo operacion peculiar al comerciante favorecido de los empleados sedentarios. Con este fin se exigen los manifiestos por menor detallando el contenido, cantidad y calidad, espresado en letras para evitar suplantaciones, y se exige por triplicado, para que quedando dos para el uso de la aduana, el otro se pase á un empleado distinto de los que manejan el despacho diario de los negocios, por que habiendo en otras manos un documento en que consta la carga conducida, no podrán hacer uso de el mientras se descarga y pone en salvo el contrabando para rehacerlo despues adaptado á las circunstancias. Como segun el manifiesto, las mercancias manifestadas por menor pueden quedar en deposito, ó despacharse en todo ó parte, de aquí es que los manifiestos por menor, no pueden servir para los despachos, por que sacado poco á poco y en diferentes tiempos el manifiesto por menor que es el documento de la exacta declaracion de lo desembarcado, no podria probar las diversas y parciales estracciones de los almacenes. De aquí, la necesidad de exigir documentos parciales, en que se declara el contenido y

calidad de la parte que se saca, los que así mismo se exijen por triplicado para los mismos usos que los manifiestos por menor. Se dirá tal vez, que es multiplicar los documentos, aumentar el trabajo de los comerciantes y el de los empleados, y causar confusion con su multiplicacion; pero afortunadamente es falso, falsisimo. Primero: el comerciante que quiere despachar una parte de sus mercancias, que son en limitadisimo número respecto del conjunto de las que entran en la aduana; que tiene sus asientos y documentos en órden y arreglo, y que tal vez los sabe de memoria, en un instante egecuta en su escritorio los documentos que se exigen con la destreza que le dá el habito de su egercicio y con el interés que tiene en el pronto y espedito despacho de sus negocios. Pero que se ocurra á la aduana á despachar mercancias que entraron solamente el dia anterior, aun cuando no se exija la tercera parte de los documentos que al presente, y se verá la diferencia; primero: por el desorden en que se tienen los asientos, se empieza por el revultis de papeles para buscar el manifiesto; segundo: por el pesado examen de lo que se busca; tercero: la mas pesada escritura del asiento por empleados que tardan una hora en una suma; cuarto: y esto desespera, por la lentitud en la egecucion del negocio ageno, cuando se desprecian los deberes públicos y se necesita para moverse como las máquinas mal construidas de sebo, señor, de sebo. Segundo. Aun cuando por ignorancia de los primeros rudimentos de saber leer, escribir y contar, y por la poca práctica en el comercio, fuese á los pequeños traficantes costaneros dificultoso el egecutar estos documentos, cesa esta dificultad desde que el gobierno vende en las aduanas preparados todos los documentos que se exigen, pues que resta solamente llenarlos, y el que no es capáz de esto, no puede ser comerciante, dejara el oficio, como dejara de hacer zapatos el que no sea zapatero. El comercio interno, en el que siendo libre no hay responsabilidad, no necesita de documentos y ninguno se exige por que serian un embarazo inútil á los infelices que en el se ocupan, pero el comercio esterno en que hay interés de la nacion que protejer y responsabilidades que asegurar, son indispensables documentos, papeles, cuentas, y el que no sabe egecutarlo no puede egercerlo. Aunque

actualmente se espone el reglamento estrangero, como lo que respecta á los documentos que se exijen, comprende tambien al nacional, y ademas al estrangero en buques nacionales, tratada esta parte en general, se evitará repetirla en otra.

Tercero. La multiplicacion de los documentos á menos que sea exesiva, ni aumenta el trabajo, ni causa confusion: lo que aumenta el trabajo es el desórden en ellos, el no asentarlos en sus registros propios y colocarlos segun sus clases; para tenerlos á la mano en el momento necesario. Lo que causa confusion es la mezcla de operaciones distintas en unos mismos documentos, de manera que el animo no puede formar esa idea clara y distinta de los asuntos que maneja; la que solamente se adquiere por la exacta y ordenada division y clasificacion de los generos y de las especies.

Con el fin de evitar la confusion, el desorden y el fraude que tras el se escurre, se manda que en las polizas de despacho no se mezclen efectos que pagan derechos especificos; ni se incluyan efectos de distintos cargamentos. De esta manera se facilitará y se tendrá cuando se quiera, y á primera vista el total producto de las diferentes especies de derechos, y los documentos que los comprueban libres de la mezcla de otros que distraigan y confundan; y lo que es mas esencial, teniendo separados los documentos que acrediten el despacho al consumo de cada cargamento, se podrá averiguar á un golpe de vista cuanto es lo que existe en almacenes, deducido lo que se ha esportado en transito; cuyos documentos se hallarán tambien reunidos á los otros separados del mismo modo de efectos de otros cargamentos, como se dirá en su lugar. ¿Y que ardides y que tramoyas no evitarà esta medida? El que pretenda seguir con ellas temerá el dia de la justicia; por que reunidos en un legajo los documentos pertenecientes à un cargamento, cualquiera podria verificar su legalidad; lo que al presente es imposible, por que estando entremezclados, para verificar las referencias de los libros ó los documentos, es necesario mover todo un archivo que cansaria la constancia del mas fuerte. Los casos en que pueda haber diferencias entre los manifiestos por menor, y las polizas de despacho se preveen en lo posible, y se aplica á cada una la pena proporcionada, cuando

provienen de manejos fraudulentos, dejandolas sin responsabilidad cuando no hay sospecha, ni prueba de que sean omisiones maliciosas. Podrán parecer estas disposiciones exesivamente minuciosas, pero debe atenderse á que mientras mas prolija sea la ley, el cuidado es mas libre é independiente de la voluntad y del capricho de los hombres mas sugetos á la ley misma, ó espuesto con mas probabilidad á sufrir el castigo que ella impone.

Despacho de efectos del Callao á Lima.

Los efectos que caminan del depósito del Callao al de la capital, y los que caminan libres, que son ningunos, por que los despachados para el consumo del puerto no pueden entrar á la capital, sin pagar nuevos derechos; se remiten con un guarda que los acompaña hasta entregarlos en la aduana. De esto resultara ó que seria necesario multiplicar los guardas á lo infinito, á proporcion que se estiendan y se aceleren las operaciones, ó que los comerciantes sufrieran las demoras y los perjuicios de la inestimable é irreparable perdida del tiempo.

Del Callao á Lima no se hace tan notable lo embarazoso de este plan, por que habiendo solamente dos leguas de distancia y siendo el trafico limitado y encorbado ya bajo el hábito de una pesada lentitud, se puede lograr que los arrieros aguarden el despacho de todo lo que debe caminar á la capital, que como es poco, se puede hacer en una ó dos horas que dedican á esta labor, y no se siente por que la costumbre ha hecho insensible la pérdida no solo de horas sino de dias; pero si se considera el trafico de Islay á Arequipa, ó se aumenta el tráfico, y se exita la actividad y aumenta la velocidad de las operaciones por la competencia del egercicio libre de la industria; entonces pregunto, ¿se retendrán las remesas para que las acompañe el guarda, amortiguando la actividad fecunda productora, ó se aumentarán empleados para el despacho, y guardas para el acompañamiento de los envios que se hagan succesivamente? Si se hace lo primero, ¡que obstáculo tan inútil y tan defraudador del tiempo que no vuelve, de la ocasion que pasa velozmente y de la industria que vive de la rapidéz de las operaciones! Si lo segundo, ¡cuantos serán los empleados y los guardas! crecerán como langostas, y cubrirán y esterilizarán la tierra con su sombra.

Adoptada la medida de los sellos, obtenidos los manifiestos por mayor y menor para la seguridad de los intereses del fisco, es mas que suficiente librar guias afianzadas de entregar los tercios en la misma condicion que se tomaron, obligandose el mismo interesado á devolver el documento de chancelacion á la aduana que libró la guia para evitar el aumento de trabajo de los empleados en comunicarse retornando guias. Como los que ignoran los afanes, la constante ocupacion, la multitud de atenciones de un comercio arreglado y de alguna estension, creen que el comerciante está perennemente cavilando para defraudar al fisco; dirán que puestos los tercios en su poder, quebrantará los sellos y hará suplantaciones, sin atender que para hacer esto necesitarán empezar á correr los riesgos del fraude desde la presentacion del manifiesto, á que seria necesario seducir á los guarda-almacenes, á los vistas y á todo el que pueda ver los sellos; que seria necesario entrar en la arriesgada y criminal operacion de falsificar los sellos de las aduanas: atentado, que como todos los grandes crimenes, no se comete sino por hombres perdidos y por un grande interés que estimule sus pasiones; á cuya clase ni pertenece la parte respetable del comercio, y aunque perteneciera, para cometerlo faltaba el estímulo poderoso de la codicia, que es el grande lucro despues de la rebaja y moderacion en los derechos. Los fraudes que pasando por peligros inminentes puedan emprender y perpetrar los pequeños traficantes, no se pueden estinguir, por que siempre habrá esta clase de hombres, que teniendo poco que perder en sus bienes y en su reputacion, se arriesgará á correr esos peligros; pero las frecuentes aprensiones que naturalmente seguirán de un sistema de aduanas metodico y moderado la disminuirá y reducirá á la mas infima. Pero ni el monto de estos fraudes puede subir á mucho, ni es posible refrenar en todos los individuos las inclinaciones desregladas y engañosas de los vicios. La clase respetable cuyos fraudes absorben las rentas públicas, y cuyo egemplo destruye las costumbres y corrompe la moral, es la que importa á la nacion mejorar y correjir. Y los que pusieren todas estas objeciones contra el plan de dejar al comerciante, libre, pronta y espedita la conduccion de sus intere-

ses bajo una guia afianzada y bajo las demás precauciones referidas, por el fantastico temor de que una clase que tiene tanto que perder en su reputacion y en sus bienes cometa delitos enormes para egecutar mezquinas y despreciables defraudaciones; ¡creerán que estas se precaven con que un hombre acompañe las mercancias, y que el comercio sufra los perjuicios que nacen de este ratero plan! Sino lo creen, sostienen la medida por malicia. Si lo creen ¡pobres inocentes! ¡ah si estubieramos en el tiempo en que hablaban los animales! Descanso de la Legua, camino del Callao, veredas que de el parten, calle de la portada, ¡que diriais si tubieseis lengua!

Privilegios. Los privilegios que se conceden á cierta clase de la nacion respecto á las otras, ó respecto á los estrangeros, deben tener por obgeto estimular la industria y no fomentar la pereza. De consiguiente deben ser privilejios moderados. Segun nuestros principios fundamentales, no puede concederse privilegios á unas clases respecto de otras, sino por inventos particulares, ó con el obgeto de fomentar alguna industria util y necesaria a la nacion, y aun en este caso deben ser temporales. Aun respecto á los estrangeros que egercen su industria en el mismo pais, no seria equitativo concederlos, si tubiesen por obgeto dar preponderancia á aquellos oprimiendo á estos, ni serian utiles á la nacion, por que destruirán la industria de hombres laboriosos, y alejarian de nuestro suelo sus conocimientos y sus capitales.

Pero es justo y equitativo el que se concedan estas exepciones para igualar las desventajas de nuestros ciudadanos con respecto á los estrangeros, y es en lo que se fundan tantas declamaciones de que abundan los periodicos. Bajo estos principios de justicia, y para satisfacer y acallar ese clamor, se concede á los comerciantes naturales del pais plazos mas largos para el pago de sus derechos: privilegio que dandoles tiempo de realizar sus negociaciones, les alivia de la necesidad de adelantarlos, les ahorra los intereses sobre estos adelantos, y de consiguiente los pone mas á nivel con los comerciantes estrangeros, cuyos recursos son mas abundantes, y que cuando los necesitan no están obligados á sacarlos del pais con una exesiva gavela, sino de los suyos propios á un interés poco gravoso: privilegio tan mo-

derado, que ni aun aquellos mismos respecto de quienes se concede, podrán quejarse de una gracia que sin ponerlos de peor condicion, mejora la nuestra y producirá el saludable efecto de destruir celos y rivalidades.

Calidades de los pagarees.

Las obligaciones deben espresar el valor de los derechos, los efectos que los causaron, y buques de que proceden: de este modo el encargado de la contabilidad puede hacer los asientos facilmente de las obligaciones mismas, y recíprocamente estas obligaciones sirven de regla para corregir errores en los asientos, descubrir fraudes en el despacho, y de instrumentos que confirmen la legal introduccion de la parte del cargamento que se ha internado, y del saldo que existe en los almacenes, ó de la parte que se ha estraido en transito de los depositos. Se manda que se otorguen por duplicado, para que en el caso de que se disponga de los primeros, siempre quede en la aduana constancia en los segundos, y para asegurar al particular de las vias egecutivas privilegiadas y violentas del fisco, se ordena que solamente con los primeros se le puede egecutar: de este modo se le asegura de los equivocos,—errores y abusos de los documentos duplicados. Como por otra parte es absolutamente necesario asegurar los derechos del fisco, estas obligaciones á menos que no sean de personas de casa de comercio establecida, de crédito y exactas en el cumplimiento de sus pagos, deben ir afianzadas por sujetos abonados; de lo contrario el fisco perderia cada instante sumas considerables por las trampas, por las quiebras; y como en la multitud de los negocios y de individuos que introducen mercancias y adeudan derechos, es imposible que el administrador, sobre quien recae esta responsabilidad, tenga tiempo para investigar quien es hombre de bien y quien no, debe quedar á su arbitrio exigir fianza de quien le parezca, aun de los mismos comerciantes de mas respetabilidad para evitar distinciones, quejas y reclamos. Pero como puede haber quien prefiera, ó á quien le sea mas facil, pagar sus derechos al contado, que otorgar fianza, por egemplo, á los comerciantes transeuntes, es justo y racional que se les reduzca el interés por el tiempo del plazo; así como lo es que los deudores morosos lo paguen al fisco, y que aprendan á no demorar sus pagos impunemente, sino que á mas de los apremios y egecucio-

nes, sepan que se les ha de aplicar una pena pecuniaria.

Igualdad en los avaluos.

Nada es mas gravoso al comerciante franco y de buena fé que la desigualdad de los avaluos. Los vistas, dueños absolutos de recargarlos ó aligerarlos, y con la natural propension del hombre á abusar de la autoridad sin freno y de que abusara, tanto mas cuanto es mas pequeña y discrecional, facilmente inclinan la balanza á favor de sus parciales, de los que saben ganarlos con la astucia y la lisonja, ó por.... y con detrimento del hombre honrado y sincero que no demanda gracias ni favores sino el exacto cumplimiento de sus obligaciones y de los derechos que le concede la ley. Acostumbrados á la adulacion y rendimiento de los que se arrastran por vil precio para escapar de la opresion de una autoridad subalterna, economica, pero ilimitada, en cada uno de sus actos; refrenados solamente por el influjo y valimento del poderoso, el desprendimiento, la franqueza y buena fé, ó la debilidad y pobreza del comerciante que debian ser sus mas poderosas recomendaciones, son los motivos de que sufran recargos opresivos concitandose el odio de su mortificado orgullo, á que dan pabulo sin temor de que el paciente desvalido pueda contenerlos en sus deberes.

Como en la actualidad no hay modo legal, ni juez superior que reforme los avaluos de los vistas y que contenga su arbitrariedad, solo en los casos notoriamente gravosos, se recurre al administrador, que, sin autoridad por la ley para corregirlos, se limita á la persuasion; en los casos menos notables se sufre antes que concitarse el odio y el encono de agentes con quienes hay que rosarse diariamente, en cuyas manos está aumentar el gravamen, subiendo el avaluo que es preciso ó sufrir con paciencia, ó evitarlo por la humillacion y la bajeza, ó por continuos reclamos á la autoridad y sugetarse á todas las molestias consiguientes, para lo que ni tiene tiempo ni paciencia un hombre dedicado á sus negocios.

Por el artículo presente el administrador es la autoridad inmediata á quien se debe reclamar y es el juez que debe decidir, pero no por escritos ni procesos sino pronta y sumariamente; como que el es quien debe presidir é inspeccionar la recta administracion de las aduanas, y sin que el vista tenga que intervenir en esta nueva operacion sino

para dar la razon de su avaluo, por que en ella ya es parte, y como tal interesado en sostener ó su opinion ó su capricho. Si se quiere, puede quitarse el concurso de los dos comerciantes y limitarse á la decision del administrador ó á la de los comerciantes, y si con estos no se conformase el administrador ó el interesado, se puede tomar el término medio de todos los avaluos, que es lo que se acerca mas á la verdad y la justicia. Teniendo los vistas sobre sí esta autoridad superior que decida y modere sus caprichos, estarán tambien refrenados para no defraudar los intereses nacionales favoreciendo á sus ahijados, por que el particular que sabe [por que esto jamás queda oculto] que a otro se le avalua á bajos precios, y que de consiguiente tiene sobre el esta ventaja, ú obligará al vista á hacer lo mismo con el, ó se quejará al administrador, le espondrá la acepcion de personas que tiene á bien hacer el señor vista, y entonces el administrador tiene fundamentos para corregirlo y cortar las colusiones.

Evitada la arbitrariedad de los vistas, cerrados todos sus medios de favorecer á sus favoritos ó á sus complices, ó de satisfacer sus odios ó preocupaciones contra los que no les son gratos, ó no entran en colusiones criminales, la imposicion de los derechos será, en cuanto es posible en lo humano, igual á todos en igualdad de negociaciones y de circunstancias; y el libre uso del trabajo y de la industria puesto á un nivel en todos, encontrará sus medras y recompensa, en el orden la economia, constancia, destreza y actividad. Extinguido el sistema destructor de los abonos aun será mas estimable el efecto saludable de esta igualdad. El comerciante moderado que se aleja del poder y del influjo de los mandatarios estraños á su industria, dedicado esclusivamente á su trabajo, que le absorbe todo el tiempo, puro en su proceder, franco é independiente en su manejo, no tendrá que luchar contra aquellas sanguijuelas, medio comerciantes, medio cortesanos, desocupados para tejer planes y maniobrar su egecucion, venales, doblados, y pusilanimes que oprimidos de pereza ó de sordida codicia asechan los instantes de necesidad del gobierno, para medrar á poca costa y á fuerza de mentiras y argumentos falsos, le aparentan que los abonos destructores son ventajosos á la

nacion, obteniendo por estos medios el venal obgeto de sus afanes. Y cuando esta tactica no surte bien, ocurren al empeño, al influjo, á la humillacion, y arrancan con su petulancia del gobierno laso lo que no pudieron alcanzar con sus sofisticas razones y villanas arterias. Pretenden los defensores de este abuso destructor que los abonos solamente significan la rebaja de derechos que disfruta el consumidor, y de consiguiente toda la nacion proporcionalmente y que además el gobierno se ve obligado á pagar de esta manera á sus acreedores, ya que no en el todo, al menos en la parte que le sea posible. Lo primero no es verdadero, lo seria si los abonos tubiesen una tasa constante y que fuese comun á todos, pero cuando están en continua alta y baja y cuando unos los obtienen mayores, otros menores, y otros ningunos, por que se dan en el momento de la necesidad y segun su urgencia, cuando otros son arrancados por nuestros pretendientes, y arrebatados por su pertinacia, cuando otros son concesiones de la justicia sorprendida ó de la crédula compasion hechos á la necesidad finjida, sobre derechos comunes diestramente combinados y apoyados por el influjo y el descaro: cuando los abonos se obtienen por medios tan torcidos, sin proporcion fija, constante, y publicamente conocida, ¿como se pretende que disfruta sus beneficios el público?

Si el consumidor goza de esta rebaja ¿como es que los que dedican su dinero á este giro, sacan no solamente el interés respectivo, sino todo lo que vale el influjo, el trabajo, el tiempo que en esto ocupan, la intriga, y la humillacion á que se arrastran? ¿Y como aun despues de la ganancia de estos primeros sacadores queda aun para los que los realizan en las aduanas á cuenta de derechos; por que sin duda no los comprarian si fuese lo mismo el pagarlos en este papel, que por esta razon jamás se vende á la par. ¿Como comprarian estos abonos los comerciantes á comision, que no tienen por que adelantar su dinero en favor de sus comitentes, si no reportaran para si utilidad? Como es en fin que hombres que no tienen nada que ver con el comercio, rodean, importunan, y cansan al gobierno hasta obtener estos abonos. Por cierto que no es de valde, y las ganancias de todos estos ciertamente que no son derechos rebajados de que aprovecha el consumidor. En cuanto á la

segunda, es verdad que el gobierno está obligado á pagar á sus acreedores, pero ni el gobierno ni ningun otro deudor está autorizado á pagar á unos con preferencia á otros, y esto es precisamente lo que resulta de los abonos. Si el gobierno admitiese en papel una parte de los derechos determinadamente y sin alteracion; si los abonos se hiciesen por un orden general á todos los que los pretendiesen, y en la misma proporcion; y el obtenerlos fuese de consiguiente una operacion facil que no necesitase de favor, ó influjo, de tiempo y pasos, entonces verdaderamente la nacion habria establecido una regla de pagar poco á poco y proporcionalmente á sus acreedores; por que el papel teniendo un destino fijo por la ley, adquiriria el valor proporcional á esta aplicacion; es decir proporcional á la masa que existe y al tiempo que ocupara su amortizacion: y quedaria reducida su estimacion al precio nominal, menos el interés medio de toda esta masa por el tiempo necesario para realizarla, modificado por otras circunstancias: á saber, la buena fé y estabilidad del gobierno, la proporcion de las entradas con los gastos que pueden aumentar ó disminuir la emision de este papel, la cantidad que en cada año se pusiera en circulo nuevamente por razon de ajustes, y el aumento ó diminucion de las introducciones, consiguiente al aumento ó diminucion de los consumos.—Pero sin esta regla fija, estable y general para la amortizacion del papel, lejos de tener este precio fijo y natural, se mantiene en una depresion desproporcionada: la generalidad de los acreedores sufre la pérdida que es consiguiente, si quieren realizar sus créditos, por que queda á merced ó de los agentes que se dedican á la saca de los abonos, ó del poderoso que los consigue con su influjo y valimiento, del intrigante y cortesano que los alcanza por sus artes, los cuales no solamente se cubren de sus propios créditos, sino que compran á vil precio los de otros desvalidos, los amortizan á precios ventajosos, y la nacion, que si á alguno debe dar la preferencia, es al infeliz, hace exactamente todo lo contrario; locupleta al poderoso, al cortesano, al petulante; entretanto el pobre, el moderado, el laborioso, dedicado á su trabajo ó guarda intacto, é insoluto su papel, ó lo vende al precio á que lo reducen estos errores, y al que en virtud de ellos y de las consecuencias que orij-

nan, le imponen sus descarados y venales defensores. Los que defienden la continuacion de los abonos, si lo hacen de buena fé, como me complazco en suponerlo, están en una triste ceguedad. Si lo hacen con malicia y lo sostienen por el sórdido interés de un ruin y precario lucro, ruinoso á la nacion, es la mayor depravacion que puede imajinarse. Si las razones no convencen, convencerán los hechos. Aquellos mismos que en otro tiempo se aprovechaban de las ventajas de los abonos por su situacion y relaciones, y por que dieron con la senda que conducia al retrete de la alquimia, estos mismos, perdida la senda y variadas las circunstancias, no pudiendo medrar personalmente, declaman contra este abuso engañoso, y quitada la venda del interés que los cegaba, ven sus funestos resultados para la hacienda y para el público. Cuidado pues defensores de los abonos que pronto os hallareis en igual caso. El orden y la justicia son eternos; sus efectos, utiles constantes y generales; el favor varía con la persona y con los tiempos, la humillacion al fin fastidia, la petulancia cansa, y la artera tactica es suplantada por otra mas diestra y seductora, ó no consigue su obgeto si pierde el inconstante beneplácito del poder venal y delincuente. Aun cuando los abonos causan algunas veces rebajas en el valor de los efectos, ¿de que aprovecha el consumidor, si es promoviendo el espíritu de imprudente especulacion y arruinando á sus agentes? Como los abonos no se conceden por una regla general y constante, el ansia del comerciante es conseguir ó comprar de los que los corren, alguno ventajoso para despachar efectos y venderlos, sacando meramente la diferencia entre el pago de derechos en dinero, deducido el interés, y la diferencia entre su abono y el que haya ofrecido mas ventajas, de los concedidos anteriormente por el Gobierno. Pero sucede que otro mas diligente ó mas astuto saca mejor partido, hace por si ó por otro la misma operacion, y la esperanza de ganar se disipa como el humo: tras el que ha frustrado las esperanzas del primero, entra el tercero y aniquila las del segundo, y siguiendo esta cadena interminable arrastra y sume con su peso á la nacion en el insondable abismo de la bancarrota y la miseria.— Pero como todos esos despachos de efectos han sido operaciones de especulaciones exedentes al consumo, la abundan-

cia reduce su precio á menos de los costos, aun con la ventaja del abono, y estando en manos que no pueden retenerlos por la misma naturaleza de la operacion y por el interés exorbitante del dinero, nacido de estos mismos desordenes, es forzoso sacrificarse, padecer quebrantos y arruinarse. Y pregunto, ¿será esto por ventura util y provechoso á la nacion?

Sucede frecuentemente que un buque es detenido por sospechas, ó por hechos dudosos que necesitan comprobarse, y para esto seguir el curso lento de nuestros juicios. Si el buque es declarado inocente, á mas de los gastos de un pleyto, de los perjuicios originados por la demora, de la destruccion del buque con su abandono, sufre el atraso ó ruina de su viaje.—Si lo que conduce es á flete, es peor, tiene que pagar ó al menos que sufrir las reconvenciones y los disgustos que le causa el fletador; y este sin culpa alguna, sufre los atrasos y tal vez la ruina de su negociacion sin tener contra quien reclamar, por que hemos supuesto que el capitan ha sido declarado inocente.—Si ha sido convencido, es mucho peor el caso para el fletador, que no tiene contra quien repetir sino contra un hombre arruinado en el mismo hecho de haber perdido su buque, y sufrir las penas corporales señaladas á estos delitos. El estado y aprehensor que debian reportar, el uno sus derechos y el otro la recompensa de su celo, se encuentran al fin burlados, por que en el intervalo que corrió entre la detencion del buque y el termino del juicio, aquel queda destruido con la falta del cuidado de su dueño, con el abandono, ignorancia y tal vez rapiña del que ha sido encargado de su custodia—Cuando la detencion ó aprension es de efectos y entre ellos algunos perecibles, es todavia mas patente el error de este sistema. Entretanto se substancia y se sentencia el espediente, los articulos perecibles se corrompen y se pierden, los que no son perecibles se desmejoran con el tiempo, si son absueltos; el pobre particular se arruina por que tubo la desgracia de caer bajo la ferula del fisco, y si son condenados, el estado y el aprehensor toman el uno por sus derechos, y el otro por su recompensa un monton de podredumbre ó sacos de basura. Pero todavia se cometen mayores desaciertos cuando se aprehenden contrabandos. Como el delito tiene impuestas penas corporales, los delincuentes huyen, y dejan la presa en manos de sus aprensores.

Esta presa que de hecho es contrabando, por que se ha tomado infraganti, y por que nadie se presenta á reclamarla, sigue los mismos tramites de un lento juicio, tanto mas pesado cuanto que se hace oficialmente, y que el interesado sordamente lo detiene y paraliza para sacar partido del aprehensor, ó para vengarse privandole de que recoja el premio de su celo por la destruccion de las especies en el largo tiempo que corre entre la aprehension y la sentencia, ó que las recoja lo mas tarde que pueda y en el mal estado á que la demora las reduzca, de manera que corridos años y aplicadas las especies al aprehensor, no pudiendo sacar de ellas los derechos, las rehusa y abandona. ¿Y será creible que los jueces manden que se obligue al aprehensor á que reciba las especies y pague al fisco derechos que no puede sacar de ellas? Cuando los empleados han hecho alguna presa y no hay quien la reclame, es delito infraganti; no hay necesidad de juez que lo declare contrabando, se debe declarar el hecho pronto y sumariamente; y si es dudoso á cual de los aprensores pertenece, ó si pertenece el todo ó parte al fisco; mientras esto se decide y principalmente en las especies perecibles, vendanse en pública subasta y depositese su producto hasta la decision; y se asegurará de este modo la accion del estado y la de los empleados, por que si las especies se pierden su aplicacion es imaginaria.—En los casos en que no es cierto este delito, y es necesario tiempo para comprobarlo, las fianzas son el remedio natural para librar al particular de las ruinosas consecuencias de la arbitrariedad, de la dominante altaneria de los empleados, de la venganza de su orgullo resentido, de la calumnia de un enemigo oculto, y al mismo tiempo para asegurar mas firmemente los derechos del fisco, y cuya solvencia debe estar al juicio del administrador que es el responsable. En la aprehension de especies perecibles, cuando el interesado no quiera dar fiador, se debe proceder á la venta pública de la especie y depositar su producto, asegurando de este modo los derechos del fisco y la parte del propietario, cuyos valores desaparecerian pronto, si se dejase que el tiempo las destruyese ó deteriorase.

Despues que un buque estrangero ha fondeado notablemente en un puerto de la república, y cargado ó descargado

en él, si toca en otro, debe hacerlo bajo los documentos espedidos por la primera aduana. Solamente de esta manera podrán saber los empleados de las aduanas que carga han tomado en el puerto de su procedencia, y la que pueden admitir en deposito, ó al despacho en el puerto de su destino, y solamente de este modo será tambien efectiva la responsabilidad del buque y capitan en lo tocante á la legalidad y buena fé de los manifiestos por mayor; por que la responsabilidad los seguirá desde el primer puerto en que tocaron, á todos, y cada uno de aquellos en que toquen despues, ó los hará fieles, ó tendrán que privarse de las ventajas de los otros mercados, ó la necesidad de sobornar á todos los empleados de las aduanas en que toca, para cuyos gastos no pueden producirle medios suficientes las defraudaciones del contrabando.

Se limita así mismo el tiempo en que debe ser desembarcada la carga destinada á un puerto, por que no debiendo ir á otra parte, los almacenes públicos son los lugares en donde debe permanecer y no á bordo; de este modo se quitan las facilidades de desembarcarlas clandestinamente, se ahorran hombres ocupados inútilmente, por que desembarcada la carga que debe quedar en depósito, presentada la poliza de fondeo bajo la fianza necesaria, ya no hay necesidad de mantener guarda á bordo, por que todo queda bajo la responsabilidad del capitan. Así mismo es necesario que los buques que toquen en los puertos no permanezcan en ellos mas de 48 horas, que es el término que se concede para los segundos manifiestos, cuando dichos buques vienen á flete y no conducen carga para dichos puertos, por que no tienen objeto para que permanecer, á menos que sea por averia y este caso queda eceptuado, y si á pesar de no traer carga para dicho puerto quieren permanecer por mas tiempo, podrian hacerlo, pero entonces deberán quedar con la obligacion de dar fianza de que no desembarcarán dicho cargamento clandestinamente en la república. A los buques que vienen con espedicion propia, ó fletados por un especulador á mercado incierto, se les alarga el permiso á 4 dias, tiempo sobrado para saber si les conviene permanecer en el puerto por mas tiempo, y entonces quedarán sujetos á las mismas fianzas y formalidades, y sino les conviene darán

la vela sin ningun inconveniente llevando siempre el manifiesto presentado y visado por la aduana, que será el documento que los hará responsables en la aduana nacional á que se dirijan; documento que deben llevar aunque el buque vaya en lastre, para que conste que salió de esa manera del puerto de la república de que procede.

Por la misma razon de diversidad entre un buque á flete y uno que trae una negociacion propia; se alarga á estos á 30 dias el permiso de desembarcar, tiempo mas que suficiente para efectuar sus ventas y desembarcar lo vendido, y para presentar su poliza de fondeo de lo restante de la carga. Estender por mas largo tiempo este permiso, seria solamente introducir el desórden, establecer almacenes y ferias en los puertos, fomentar la mercachifleria á bordo de los buques, y dar facilidades para el fraude. O les conviene seguir á otro mercado ó no; si lo primero, partirán: si lo segundo, desembarquen los efectos en los depositos que se les ofrecen con tanta equidad, franqueza y baratura.

Despues que los buques han descargado en un puerto los efectos que conduzcan destinados á él, ó los que han podido enajenar pertenecientes á su negociacion propia, y que han presentado su poliza de fondeo, por la que consta la carga existente y que esta y la razon de descarga convienen con la totalidad de los manifiestos; la seguridad de los intereses del fisco y la estirpacion del abominable contrabando, exijen necesariamente que se otorguen fianzas suficientes y abonadas de la legal extraccion de dichas existencias á puertos extranjeros, ó de su legal entrega en otras aduanas de la República. Estas fianzas deben ser del total de los derechos que causaran dichas mercancias existentes á bordo. De este modo declarado una vez fielmente el cargamento que conduce un buque, descargada una parte y afianzada la otra; no hay temor de contrabando, por que los buques no tienen de que hacerlo.

Los empleados sedentarios tienen reglas para verificar la legalidad de la declaracion primera, y los buques y capitanes han entregado un documento que los hace responsables de su ilegal comportamiento, mediante la fianza que tienen otorgada: de consiguiente no podrán hacer otro contra-

bando que el de la fuerza por los despoblados, antes de entrar en los puertos, ó presentando manifiestos falsos y eludiendo la vijilancia de los empleados activos en los puertos, para desembarcar clandestinamente las especies que han suprimido, ó sobornando á estos para ejecutarlo con su anuencia. Para lo primero; suspendidas las prohibiciones y reducidos los derechos, no hay estimulo, ni sus productos costearian los exesivos gastos que le acompañan, á mas de los riesgos en que incurren por los guarda costas y medidas antes indicadas: lo segundo; vá acompañado de inminentes riesgos que ni el mas imprudente correria por pequeños ahorros; y en cuanto á lo tercero, esta misma reduccion de los derechos acorta los medios de cohechar, cuando el precio de la venalidad naturalmente ha de aumentar sino la tasa, el número á lo menos de los que es necesario seducir. Ha de aumentar la tasa porque con el arreglo de las aduanas y de los documentos de la aduana de procedencia, que se exijen para comprobar los manifiestos,es mas facil descubrir las colusiones de los empleados y de consiguiente subirá el precio del soborno á proporcion del riesgo. Aumentará el número, por que como los documentos necesitan pasar por diversas manos, y como aun los empleados sedentarios desde su bufete podrán descubrir las falsas declaraciones de los manifiestos y hacer efectiva la responsabilidad á los empleados activos, que son los únicos que pueden encubrir el contrabando desde los buques á tierra,es casi moralmente imposible seducirlos á todos para interesarlos en el exito feliz de especulaciones clandestinas. Manifestada la necesidad de las fianzas por la carga que queda á bordo de los buques, sea para otros puertos de la República, sea para los de otros estados, y su utilidad para asegurar los intereses del fisco,refrenando el contrabando;resta saber quien es el que debe otorgarla; y para determinarlo esplicaremos los modos con que pueden llegar los cargamentos. El buque puede traer las mercancias á flete para un puerto de la República, para dos ó mas puertos de ella ó para uno ó mas de la República,y para puertos estranjeros. En el primer caso, el capitan descargará su cargamento y lo entregará á sus diversos consignatarios, y si estos estraen la parte que les pertenece de los depositos, deberán ellos otorgar las fianzas. En el segundo, como el buque conduce efectos para otros puertos de

la República, y en el primero en que fondée hay algun interesado en dicha carga, ellos serán los que otorguen la fianza; pero si no los hay, ó no quieren otorgarla, el capitan tendrá esta obligacion, porque al tomar dicha carga á flete en el puerto de su procedencia, debia saber á lo que se obligaba, haria su contrata en vista de todas estas circunstancias y en proporcion á ellas seria el flete, ó precio de su trabajo, en que convino para sujetarse á esas obligaciones; y ademas ni es pesada condicion obligarse á entregar dicha carga fiel y legalmente en la aduana de otro puerto de la Repblica, principalmente cuando el documento de chancelacion es de tan facil consecucion y está en uso por lo que respecta al dinero que se embarca en los buques nacionales sin que se observe ningun inconveniente ni perjuicio; porque se limita á un certificado ó recibo de la carga entregada en la aduana que se otorga gratuitamente. Pero si parte de la carga á flete que conduce el buque es para puertos estranjeros, y no existe en el primer puerto en que descarga ajente que represente por ella, en ese caso aunque podian aducirse las mismas razones que en el caso precedente, sin embargo usando de la lenidad compatible con los intereses del fisco, y cierto que estos casos suceden al principio, pero desaparecen por la misma naturaleza y efectos de este reglamento, se exonera al capitan de la obligacion de dar tal fianza; pero para asegurar al fisco de los fraudes, y de que se supongan falsamente estos casos cuando les convenga, se exije que dicha carga haya sido tomada en el puerto de su procedencia destinadamente para tal puerto estranjero, y se manda que lo prueben con los documentos propios y naturales y suficientes, y para garantir de los fraudes en cuanto sea posible y que por tanto no se cometan, se excluye á toda carga asi declarada del privilegio de entrar para el consumo de la República, á menos que sea con permiso especial que se concede solamente, entrando á probar de nuevo que el destino á puertos estranjeros con que se le declaró al principio, era el destino real y verdadero.

Si el buque entra en un puerto de la república parte con negociacion propia, y parte á flete, claro es que por lo que respecta á su carga, el capitan ó sobrecargo que es lo mismo, serán los obligados á dar las fianzas, y por lo que

respecta á la parte á flete el capitan se encontrará en el mismo caso que cuando el buque viene enteramente á flete. Pero tambien sucede que un buque es fletado por entero y el fletador ó la carga de su cuenta ó lo fleta parcialmente, ó carga una parte y fleta otra. Por lo que respecta á la parte que viene á flete para puerto determinado; el capitan es el obligado á dar las fianzas; por que se halla en el mismo caso que cuando el mismo ha tomado por si esta carga à flete, y por lo que respecta á la carga del fletador, tambien se encuentra en la misma relacion, y el es el que estará obligado á prometer bajo su fianza entregarla en otro puerto de la república ó del estranjero; de la misma manera que si hubiese fletado parcialmente; y como en las contratas ordinarias de fletamiento, el capitan solamente está obligado á obrar conforme á las leyes del pais en que trafica, no le resulta ningun gravamen de obligarle á chancelar su entrega en otro puerto de la república ó del estranjero por que teniendo el mando absoluto del buque nadie podrá obligarlo á quebrantar la ley desembarcando la carga clandestinamente y comprometiendo su responsabilidad, de la misma manera que por los conocimientos firmados, el propietario no puede obligar al capitan á desembarcar la carga sino en los puntos conocidos y conforme á los reglamentos del pais.

Como los consignatarios son los que se entienden con las aduanas, recaerá en ellos la obligacion del capitan ó sobre-cargo que representa los mismos intereses, cuando la negociacion es propia, ó la del capitan, ó sobre-cargo que cada uno representa diversos intereses cuando el buque viene á flete: dichos consignatarios darán la fianza de cuenta de quien pertenezca, pero es justo y equitativo que sea otorgada por cuenta del capitan, por que al hacer su contrata, la hará bajo el conocimiento de la existencia de esta ley, y por que la única responsabilidad que se le exije es que entregue los bultos, conforme á su manifiesto ó en otra aduana de la república ó del estranjero, operacion que está enteramente bajo su dominio. Se pretende que esta medida dañará al comercio americano y frances, forzando á los comerciantes á dar fianzas por hombres desconocidos que no tienen responsabilidad y que se curarian poco de dejarlos espuestos á exibir el valor de las fianzas por que ejercian el contrabando y de consiguiente no podrian ob-

tener el certificado necesario para su chancelacion, ó que por descuido ó incapacidad no lo obtengan ni lo remitan. A esto debemos responder, que los comerciantes consignatarios no otorgarán fianzas sino por hombres cuya responsabilidad les asegure de los peligros de tenerlas que pagar. Ademas no las otorgaran de valde sino por su comision, premio ó interes que cargado sobre todas les compense las perdidas causadas por unos pocos. Ademas el riesgo es imaginario, cuando á un capitan ó sobrecargo se confia un buque y su cargamento que vale sin duda infinitamente mas que las fianzas que los comerciantes pueden otorgar, y esto en su propio pais; naturalmente debemos suponer que aquel hombre ha obtenido esa confianza no al aire sino por su honradez y probidad por su exactitud ó inteligencia en el manejo de los intereses que á tanta distancia se le confian, y ciertamente este hombre no sacrificará á un fiador ni por torpeza y desidia ni por mala voluntad. Agreguese á estas razones el que las ventas se hacen casi siempre á créditos con plazos largos que por tanto dejan tras si una garantía real y efectiva y que aunque no la dejasen el fiador la tiene siempre en el propietario de la espedicion. Dicen á esto último; que los buques destinados á este comercio conducen cargamentos no de un propietario sino de diversos, confiados al manejo del capitan ó sobrecargo y con órdenes de no desembarcar sino en caso de venta; de consiguiente el consignatario nada tiene que ver con el embarcador ó propietario. A esto podremos decir, que cuando suceda esto; el capitan ó sobrecargo están en la misma relacion con respecto al comerciante, que estaria el propietario y que aquel no otorgará las fianzas si no libremente y recompensado por sus riesgos y servicios y con todas las precauciones y seguridades ya morales ya reales que le dicte la prudencia y el deseo de no esponer sus intereses. Dicen mas, que los capitanes y sobrecargos los desacritarán con sus propietarios si reusan prestar estas fianzas arriesgadas; que los comerciantes remitentes por resentimientos ó temores suspenderán sus embarques y consignaciones y por consiguiente su giro se arruinará. Supongamos que asi fuese, y ¿que importa á la nacion el giro de unos pocos? un atomo respecto de sus intereses, si este giro estriva en un de-

sorden perjudicial y opuesto á la medida que puede remediarlo. Pero aun esto es falso; las fianzas ponen al capitan, al comerciante propietario ó remitente en la dependencia natural que debe existir entre el consignante y consignatario que debe responder de la legalidad de la carga, de los derechos que causa, que dirije y ejecuta las ventas, que percibe su producto y lo remesa, que dirije y aconseja el mejor modo de practicar todas estas operaciones, y que ahora deberá prestar las fianzas, y como estas deben ser seguras y á plena satisfaccion del administrador; esos mismos comerciantes honrados, de capital, de luces y crédito que temen la diminucion de su comercio, lo ensancharán y estenderán, por que los negociantes remitentes y el capitan ó sobre-cargo tienen mas necesidad de su crédito, caudal, y respetabilidad. Dicen mas que el comercio de esos paises disminuirá por que los negociantes especuladores no querran mandar sus negociaciónes á que se desembarquen en un mercado y que ó sufrán la baja accidental de este, ó que tengan que otorgar fianzas de su estraccion para seguir en busca de otro. A esto se responderá, que no sucederá tal diminucion; por que si los comerciantes especuladores pequeños suspenden sus embarques, por que no tienen corresponsales en el pais que teniendo confianza de ellos, faciliten las fianzas para que continuen á otras plazas, esta falta será abundantemente suplida de uno de dos modos; ó las remisiones de estas serán llenadas por comerciantes de capital que tengan crédito y conexiones en el pais, que conozcan sus necesidades y las ganancias que pueden reportar abasteciendolas; ó esos mismos especuladores pequeños continuarán sus remisiones bajo el nombre y respetabilidad de uno de esos comerciantes de capital y crédito dedicados á este comercio que tiene las conexiones necesarias en el pais que le faciliten cumplir con sus leyes. Ademas la dificultad y riesgo de otorgar las fianzas no es tan grave como se supone. Los buques que vienen en espedicion ó con negociacion propia á nuestras costas casi vienen destinados á buscar mercado desde Valparaiso hasta Guayaquil. Estender á mas distancia las operaciones del mas valioso cargamento que siempre es pequeño comparado con tan vasto mercado á tanta dis-

tancia de su origen, y de un punto á otro seria recargar las de gastos que absorverian todas las ganancias. Ahora vendida en Lima una parte de la negociacion á un plazo de seis meses, ántes de cumplido este tiene tiempo el capitan de remitir de Chile ó Guayaquil, que son los lugares mas distantes el documento de chancelacion, y sino lo verifica el fiador tiene en su mano una garantía real con que cubrirse—¿Como se pretende persuadir que por la obligacion de otorgar fianzas careceremos del abasto de esos paises, que suban los precios y que el deseo de la ganancia tan flexible para acomodarse á todo se mantenga tranquilo á la vista de un comercio productivo? El comercio se acomoda á las leyes cuando son necesarias, justas y equitativas, y el pais no tiene necesidad de acomodarse al capricho de las siniestras miras de los pocos que medran del desorden.—Se dice tambien que Valparaiso vendrá á ser el deposito para el Perú, y que no tendremos comercio directo con aquellos paises; pero tampoco sucederá esto. 1. ° Por las ventajas y ecepciones que se conceden al comercio directo y al costanero que toma las mercancias de nuestros depositos. 2. ° Por los gastos de doble flete y dobles comisiones con que serian recargadas las operaciones hechas de Valparaiso. 3. ° Por los dobles gastos de deposito en Valparaiso y despues en los puertos mayores del Perù. 4. ° Por la demora y consiguiente interes aumentado asi el capital invertido en la negociacion 5. ° por los dobles riesgos corridos del puerto de procedencia á Valparaiso y de Valparaiso á uno del Perú, ó cubiertos con un seguro doble. Si algunos por terror panico dejasen de venir, sobrarian otros que aprovechandose del vacio que dejase su capricho necio o su temor vano se apurasen á proveer las necesidades de la poblacion con utilidades considerables.—Tampoco podrán hacer el contrabando por que á mas de los dobles gastos dichos, los comerciantes que tomen los efectos en nuestros depositos podran gozar de las ventajas, de que hablarémos en otra parte; de las ventajas del crédito para el pago de los derechos que habiendo sido moderados, pronto encontrará el contrabandista que no puede luchar contra el tráfico legal—Alegan ademas contra esta medida, que en nuestros puertos mayores no se harán depósitos para puertos estrangeros, por que

los comerciantes de esos paises no vendrian á contraer la obligacion de presentar documentos de la aduana de su destino para chancelar las fianzas del Perú, que les impedirian hacer el contrabando en su propio pais. Pero supongamos que así fuese, y ¿que importa esto á la nacion comparado con el inmenso beneficio que resultaria de destruir este vicio aborrecible?—Y aun en si mismo ¿de que importancia es el comercio de transito? El trafico importantisimo á la nacion es el de su seno mismo, el que suministra los utiles y necesarios para la vida y sus comodidades, para las artes y para la industria, y que toma en cambio los productos sobrantes del trabajo é industria del pais, que semejante al fuego toma mas vigor y acrecentamiento cuanto mas pábulo se arroja á su creciente llama.—Atraido el comercio de todas partes bajo la salvaguardia de leyes justas y equitativas, al concurso de estos cambios de ventaja mutua, el sobrante de las importaciones á las necesidades del pais, el sobrante de los productos que se dan en cambio y el sobrante que espresamente remite cada pais para lograr de la concurrencia de un gran mercado aprovechando de la seguridad y liberalidad de las leyes y de una posicion ventajosa, son los que forman el comercio que se llama de transito. De consiguiente este solo es considerable cuando el pais ha prosperado, por que es consecuencia de esta prosperidad: sus ventajas son indirectas, su cantidad proporcional á la prosperidad del pais: un pais pobre jamás ha servido de emporio á menos que haya tenido una situacion geografica particular, que lo hiciese canal preciso; pues variada la ruta cae en el momento, por que su grandeza era facticia. Nuestro comercio de transito será á proporcion de nuestro trafico, crecerá con la prosperidad de la nacion y el que obtengamos por nuestras ventajas geograficas y fisicas será imperturbable por que las ventajas que lo causan son causas permanentes. Despues de todas las razones que hemos aducido agregaremos el egemplo de la Inglaterra, la Francia, los Estados-Unidos, la Holanda &c, todos han considerado esta medida indispensablemente necesaria para asegurarse del contrabando, teniendo mayores medios de impedirlo con sus costas de dificil acceso, con un pais poblado abundantemente, con mejor moral: ¿innecesaria será á nosotros con tan

escasos medios, con nuestras mansas aguas, con nuestros desiertos, con nuestra despoblacion y con nuestra moral tan severa y tan estricta, y despues de la costumbre envejecida de mirar sino con interes, con indiferencia al menos el exito feliz del contrabando? He insistido largamente en desenvolver todos los efectos de las fianzas para satisfacer á ciertos hombres que de buena fé temen sus efectos, y para inculcar á la nacion que sin esta medida las otras son ineficaces, y que si no la adopta y al mismo tiempo se abren algunos otros puertos á los buques estrangeros y toda la costa á los nacionales no tendrá freno el contrabando, destruirá las rentas, cerrará las aduanas y este comercio infame se hará por todos los desiertos, no habrá fuerza que lo estinga y sumirá la nacion en la bancarrota é indigencia y aun en los horrores que ellos traen consigo.—Esta esplicacion la debo á mi obligacion y á mi conciencia.

Manifiestos que deben dar los comerciantes y obligaciones de los capitanes.

En la esposicion de la importacion estranjera en buques estranjeros hemos recorrido, el modo de llegar los buques á la costa y á los puertos, y señalado los documentos que deben conservar á bordo; despues de su entrada sigue la necesidad de exijirles documentos que garantizan la buena comportacion del capitan y la fiel declaracion de su cargamento y hemos señalado cuales son estos y como deben formarse para hacer efectiva su responsabilidad; inmediatamente sigue la descarga de cuya exactitud debe en parte responder el capitan y se ha arreglado y metodizado segun los deseos de cada uno; finalizada ella sigue la necesidad de saber el contenido de esa carga y perteneciendo esta obligacion á los propietarios ó sus agentes; se exijen de ellos los manifiestos por menor que son los documentos que lo declaran y que deben responder de su exactitud. A esta operacion sigue la de transportar los efectos de los depositos litorales á los internos ó para su despacho al consumo y para su legal transporte se exijen las guias afianzadas, se mandan sellar los bultos que caminan en transito de un deposito a otro deposito, y para su despacho se exije la declaracion parcial de la parte que se pretende introducir por medio de la poliza de despacho. Este es el ultimo termino de todas las operaciones para introducir mercancias por lo que respecta al comerciante; pero por lo que respecta

al fisco de este despacho nace su acreencia de derechos, cuyo modo y tiempo de pagarlos queda establecido, asegurando la solvencia de unos deudores por las fianzas, la de otros por su simple obligacion garantizada por sus bienes y reputacion establecida, y la de todos por el discernimiento y vijilancia del administrador. Por lo que respecta á los buques, sino han descargado todo lo declarado en sus manifiestos, les resta comprobar que lo que existe es la diferiencia entre el manifiesto y lo desembarcado, y asegurar la fiel entrega de esta parte en otro puerto de la republica, ó su legal estraccion al estranjero y para esto hemos recurrido al medio único y eficaz, el de las fianzas. Si ha descargado todo lo declarado en sus manifiestos, le resta solamente probar que no existe á bordo carga alguna, y el modo de verificarlo se esplicará en otra parte.—Concluidas todas las operaciones de un buque que ha introducido efectos del estrangero y los de todos los interesados en dichos efectos, vamos á pasar á las operaciones que tiene que practicar y que es necesario arreglar para la estraccion en dichos buques, las que formarán el obgeto de la segunda parte.

Exportacion de productos del pais y de los estrangeros para el est angero.

Asegurada la introduccion legal de las mercancias que adeudan derechos, el segundo objeto del reglamento de comercio debe ser, el asegurar la legal exportacion de los productos y artículos del pais, y de los enviados del extrangero. Felizmente todos convenimos en que la extraccion de nuestros productos és de importantísima utilidad y por consiguiente el estímulo y libertad posible de su exportacion, tanto mas cuanto en proporcion de su aumento disminuirá la extraccion de los metales que tanto nos asusta; pero que siempre se verificará en la cantidad que exeda á las necesidades y al giro de la poblacion, por el contrario resultaria una calamidad. Este fomento y esta libertad no pueden ser otros que la moderacion de los derechos, y las facilidades para extraer los frutos; los primeros en la actualidad son moderados, pero se pueden reducir aun mas para concuasar la carestia de nuestros productos, y las dificultades y subido precio de nuestros transportes.—De consiguiente es facilísimo conseguir que la exportacion se haga legalmente. La piña será el único de nuestros frutos que seguirá submi-

nistrando pábulo al inicuo fraude y al detestable contrabando, sino se franquea su salida bajo un derecho moderado.— Ningun efecto ha producido el decreto supremo que concede la extraccion de cincuenta mil marcos por el deparmento de la Libertad, y de otros tantos por el de Arequipa. ¿Y qué prueba esto sino la facilidad y regularizacion establecida del contrabando? Por que siendo de esperar que se valiesen de este permiso para exportár pequeñas cantidades, y á la sombra de ellas sacar del pais otras mayores; no se ha presentado hasta el dia en las aduanas del departemento de la Libertad, la mas pequeña con este destino. Restará solo, por lo que respecta á este ramo de extraccion, asegurar á nuestros barqueros y comerciantes de la competencia insostenible de los buques extrangeros en el comercio de cabotaje. La extraccion de los efectos extrangeros puede ser ó de los que han pagado ya sus derechos, y acerca de ellos no hay mas que poner nuestros buques fuera de esa misma competencia en el cabotaje. La extraccion puede ser de efectos tomados en los depósitos y tocante á ellos se deben dictar medidas que libren al fisco del fraude y contrabando, impidiendo que los efectos que se sacan de ellos no se desembarquen por los despoblados, ni se introduzcan por otras aduanas en cantidades mayores, ó diferentes de aquellas bajo las cuales salieron de los depósitos de las aduanas de su procedencia; y ademas hay tambien que asegurar al barquero y comerciante de la misma competencia en el cabotaje. Manifestado el objeto del reglamento de extraccion, veremos de que modo llenan su fin los artículos que lo componen.

1a. Luego que el buque ha concluido su descarga, sea del todo ó parte de su cargamento, el capitan debe presentar su poliza de fondeo, que no es otra cosa que la declaracion de que nada existe, si ha desembarcado todo el cargamento, ó de la parte existente á bordo, si la descarga ha sido parcial. Siguiendo el plan de facilitar y abreviar las operaciones y ahorrar trabajo á los empleados, se deja al capitan el cuidado de presentarla. Esta operacion en cuyo pronto despacho se interesa su propia conveniencia, le es muy facil, pues se versa en las cosas que manejan diariamente, y que hacen casi su única ocupacion; y á los empleados de la aduana les queda solamente la labor de examinar si esta declaracion

es conforme con los documentos ó manifiestos; y á los del servicio activo, si lo es con la carga que existe realmente á bordo.

Fianzas para impedir introducciones clandestinas, y favorecer el cabotaje en buques nacionales.

Presentada la poliza de fondeo, examinada en las oficinas de las aduanas, encontrada conforme con los documentos presentados y con la existencia real, segun el registro practicado por los guardas; el capitan, para asegurar que no introducirá clandestinamente sus mercaderias en el territorio de la república, debe otorgar fianza por el valor de los derechos de las que existen á bordo de su buque; cuya fianza chancelará despues de cierto tiempo, con un documento de la aduana en que verificó la introduccion.

Ya hemos dicho quien, y por que debe otorgar tales fianzas. Con ellas queda asegurado el fisco del fraude y del contrabando; por que, ó no chancelarán las fianzas otorgadas, y entonces se les exigirán los derechos; ó las chancelarán, y entonces es sabido que los efectos, ó no se han introducido en la república, ó si se han internado, ha sido legalmente. Podria decirse que se presentarán documentos falsos; pero su consecucion les costaria dinero; y estando reducidos los derechos, los ahorros sobre las mercaderias introducidas clandestinamente, no les ofrecerán medios para sobornar y obtener documentos falsos, ni las utilidades que deben reportar los contraventores por su trabajo y por los riesgos que corren. Un buque que ha entrado en un puerto de la república para seguir á otro, debe necesariamente presentar esta poliza de fondeo y todos los documentos que le han sido entregados en la primera aduana. Este es el unico modo de saber en las diversas aduanas de la república, las operaciones de los buques en nuestros puertos, y su existencia en el ultimo puerto de salida; sirviendo de correspondencia indirecta entre todas las aduanas, pues la directa es casi imposible, é inutil por la lentitud de nuestras postas y por la impericia de nuestros empleados. Así se evitará el que un buque salga cargado de un puerto y se presente vacio en otro, sin saber no solamente que se ha hecho de la carga, sino la ha tenido efectivamente á bordo. Se impedirá el que tomando carga en un puerto de la república, la transporte á otro puerto de la misma, y hagan el Cabotaje, por que no teniendo mas obligacion que la de presentar manifiestos, los presentan como procedentes de donde y de lo que les conviene; sin que los administradores tengan documentos que los guien para hacerles cumplir el reglamento. De esto

hablaremos despues con mas estension.—Lo dicho manifiesta las razones que apoyan los medios adoptados para la seguridad de la parte del cargamento originario, que queda á bordo de los buques. Espondremos los remedios para evitar el contrabando de los efectos que sacan de nuestros depósitos, y para que tome parte en el Cabotaje.

De toda carga que se tome en los depósitos de la república en transito, el embarcador otorgará fianza de presentar en la aduana de salida el documento que acredite su desembarque en el puerto, á que por la poliza, que presenta, va destinada aquella carga; la cual se chancelará de la misma manera que las fianzas otorgadas por los capitanes, ó consignatarios por la carga restante del cargamento originario y producirá los mismos efectos que estas.

Las polizas que se corran de estos embarques, contendrán solamente efectos de un mismo buque, con el fin de separar los documentos pertenecientes á cada uno. Así se probará la inversion de sus cargamentos, se facilita su examen y evita la confusion encubridora de los fraudes; debiendo separarse aun en los efectos de un mismo cargamento, en una misma póliza, los que causen derechos ad valorem, de los que los causan especificos, para mayor claridad y verificacion del puntual recaudo de los impuestos.

Los buques estrangeros pueden sacar de los depósitos aquellos efectos de sus mismos cargamentos que no han podido vender, los cuales pueden introducir en otro puerto mayor de la republica, ó estraerlo al estrangero; de consiguiente la fianza que se debe exigir, es de que no los introducirán clandestinamente en la república. Pueden estraer de otros cargamentos efectos en transito, los cuales no podrán introducir en otro puerto de la republica para el consumo. La fianza otorgada en la poliza con espresion del buque á que pertenecen, unida á la obligacion del capitan de presentar en todo puerto de la república los documentos con que ha sido despachado de otro puerto de ella, manifestará á los administradores de aduanas los efectos admisibles al consumo y los que lo son solamente al depósito. Sin esta obligacion el capitan presentaria simplemente su manifiesto, sin declarar la procedencia; y seria inevitable el que los buques estrangeros cargasen en un puerto mayor y descargasen en otro, y quitasen esta única ocupacion á nuestros buques de cabotaje; pues aunque los administradores lo supie-

sen, no teniendo documento legal que lo comprobase, no podrian forzarlos á su deber, ó lo disimularian por favor, que es lo que actualmente sucede.

De la misma manera estos buques pueden cargar efectos estrangeros que han pagado sus derechos, y efectos y frutos del pais para puertos estrangeros; pero no para los nuestros. En caso que lo quisieran practicar, se les podrá conceder considerando a los primeros como efectos que entran nuevamente, y á los segundos como efectos estrangeros. Esto no obsta que los buques estrangeros transporten de unos puertos á otros frutos del pais que deben estraer á su bordo y que en caso necesario puedan desembarcarlos temporalmente. Con estas precauciones queda asegurado á los buques nacionales el transporte de cabotaje. Los articulos siguientes trazan el curso de la presentacion y giro de las polizas, y la verificacion del contenido de los bultos, y las penas en que incurren los infractores. Deben tener esos documentos á mas de las calidades espresadas, la de señalar el puerto á que se dirigen los efectos que han sido tomados en transito, cuando van destinados á un puerto de la republica, y este es un requisito esencial para saber y averiguar el legal desembarque de dichos efectos, y la aduana á que debe hacerse cargo por la falta de su fiel entrega, ya sea por descuido, ya sea por disimulo criminal.

En la esportacion de caudales se ordenan los mismos tramites y se facilitan los medios de examinar el contenido de los cajones para abreviar estas operaciones.

Por decreto supremo, á peticion del Consulado, es permitido á los buques estrangeros transportar caudales de los puertos del sur al del Callao. Fundaron esta peticion justamente en los perjuicios que sufria el comercio con la retencion de caudales en aquellos puertos, perjuicios originados de la falta de buques nacionales, ó de las pocas seguridades que presentan. Existiendo todavia los mismos motivos, deben quedar en vigor los medios de remediar estos males. Sin embargo en la tarifa de derechos, se cargan estas esportaciones en buques estrangeros de un puerto á otro de la república, con un derecho muy pequeño, para que los buques estranjeros no obtengan la preferencia con respecto á los buques nacionales, que ofrecen seguridades, por el mas barato flete á que pueden ofrecer el transporte, tanto por serles mas facil y barata la navegacion, cuanto porque no siendo ese el

obgeto de su viaje, por ínfimo que sea el flete que obtengan en este tráfico, es para ellos una ganancia accidental, con perjuicio de los buques nacionales. En la estraccion de los frutos del pais se presentan todas las facilidades compatibles con la seguridad de los derechos del fisco, que, en virtud de las medidas propuestas en la esportacion, no pueden correr otro riesgo, que el que se estraigan caudales entre esos frutos; pero si la estraccion de la piña se declara libre bajo un derecho moderado, ni aun este pequeño riesgo puede temerse, por que el particular no querrá correrlo por una pequeña ganancia, y si pretendiese efectuarlo con seguridad, el soborno de los empleados y el ahorro de los derechos no le produciria bastantes medios para seducirlos, y si sedujese á algun ruin con tan miserable prest, no quedaría al sobornador utilidad que le indujese á cometer sin provecho ese delito.

En la liquidacion de los derechos de estraccion se sigue el mismo plan que en la liquidacion de los derechos de importacion; de la que difiere solamente en que en aquella el comerciante declara los valores en sus pólizas, que naturalmente serán los verdaderos; por que siendo el derecho de tránsito muy moderado, y además pudiendo el vista levantar el avaluo, pocos ó ningunos se espondrian á las molestias de nuevos avaluos y á las penas asignadas á estas ocultaciones, cuando de ellas casi nada pueden aprovechar que les indemnize estas molestias y riesgos.

Las pólizas son los documentos de los comerciantes, por donde consta la carga que han sacado de los depósitos, ó de sus almacenes, sea de efectos estrangeros que han pagado sus derechos, sea de los del pais y que han embarcado á bordo de los buques. Terminado el carguio y recogidos estos documentos en la oficina encargada de esta labor, se hace una lista de ellos numerados por orden, sin espresar particularmente lo que contiene cada uno, y mencionando solamente los nombres de los cargadores, y á veces su destino: con este encabezamiento firmado por el capitan, lo mismo que los otros documentos, se les pone una cubierta, se sellan, el comandante del resguardo les pone el pase y se entrega este paquete al capitan. Este método inquisitorial que tal vez podia ser util en el sistema español, en el nuestro es tiránico é ineficaz. Al capitan se le obliga á firmar los documentos para hacerlo responsable de su contenido: pero ni puede serlo en justicia, ni lo es efectivamen-

te en la práctica. No lo puede ser en cuanto al contenido de cada bulto; porque es ignorar la naturaleza de las funciones de fletadores y barqueros, pretender que aquellos digan al capitan los efectos que embarcan, y que este tampoco se tome la molestia de averiguarlo. En todo contrato entre el fletador y barquero, la única condicion que se tiene por entendida, á mas de las esplícitas, solamente es que el fletador pondrá, y el barquero recibirá efectos legalmente admisibles en el pais á que se destinan. Por lo que respecta á cantidades, calidades &. nada tiene que ver el capitan, siendo su única obligacion la de entregar fielmente los bultos en buena condicion, cuando no han sido dañados ó maltratados por accidentes; pero en nuestro sistema de rejistros, ni aun esta responsabilidad puede con justicia hacérsele efectiva. El oficial hace firmar al capitan en un momento los documentos que le presenta, y ni las ocupaciones de este, ni las distribuciones de las oficinas, le permiten tiempo para la larga y tediosa comparacion de los documentos que se le presentan, con las notas y razones de la carga que ha tomado él ó su piloto. De consiguiente, casi siempre firma en la buena fé, y de aqui resultan las maniobras y los fraudes de combinacion con el mismo, ó si no es en combinacion con él, los perjuicios injustos que padece. Aunque no haya fraudes, les resultan diariamente por el desgreño de nuestras oficinas los siguientes perjuicios, sin que él pueda remediarlos—Un empleado hace firmar al capitan polizas de efectos en transito extraidos de los depositos, y que no se han embarcado en el buque, sino que de los almacenes públicos han pasado á media vuelta á los de los particulares. El capitan que no ha tenido tiempo de examinar los documentos que firma, recibe el registro cerrado y sellado, y como en su navegacion tampoco tiene modo de averiguar si los documentos convienen con la carga, que realmente ha recibido; llegado al puerto del destino entrega, si es visoño, este documento inquisitorial, y se encuentra con documentos de efectos que jamas han sido embarcados, y de los que se ha hecho responsable bajo su firma, por inocencia y buena fe. La entrega del registro le cuesta la responsabilidad efectiva al inocente; de la que se burla el que obra de mala fé, y está instruido en estos manejos; porque luego que sale del puerto tiene buen cuidado de tirar el rejistro á la agua, pues sabiendo que no está obligado por la ley á entregar a las aduanas de la república los documentos que

sacó de otra, presenta el manifiesto que ella exije segun lo que tiene, ó le conviene, y si ha cometido algun fraude la prueba le queda en su poder en el rejistro sellado que se le entregó.—A veces se presentan polisas para embarcar efectos un buque, que realmente no se embarcan: el capitan las firma al cerrarse el rejistro: los oficiales de las aduanas, favorecidos de la practica inquisitorial de los rejistros no las incluyen, y como nadie puede saber lo que contiene el registro sellado, la polisa, que debia ir inclusa, se destruye, y queda el duplicado en la aduana de constancia de la extraccion y de capa á esta maldad. No pocas veces se presentan polisas como de efectos que han pagado sus derechos, se libran guias para el embarque, en los puertos se trasbordan efectos que no los han pagado de la naturaleza que espresan las polisas y guias que las cubren, sin que el buque de que salieron tenga tampoco responsabilidad por la colusion con los empleados, y por la dificultad de verificar la existencia á bordo de los buques en la mayor parte de nuestros puertos, y porque tampoco tienen obligacion de acreditar la inversion del cargamento que presentaron al entrar. El capitan es un instrumento pasivo de estos delitos. Por que ¿como puede correjir ni descubrir la inclusion de documentos supuestos bajo la cubierta del pliego cerrado que se le entrega? Otras vèces sucede, y esto es muy frecuente, que por la incapacidad de los empleados y desorden de las oficinas, se olvidan de cerrar algunas de estas polisas, o se hace erradamente el balance de la existencia á bordo. El capitan inocente entrega el paquete, se descubre la falta ó el exeso, é inmediatamente se le embarga. Como las aduanas no tienen correspondencia entre sí, como cada una de las principales es absolutamente independiente de las demas, y como cometido el error, no lo reparan los que lo cometieron, porque se cuidan poco de examinar los documentos despues de despachado el buque; como la aduana que ha descubierto la falta ó el exeso, no se toma el trabajo de averiguar si es por error de los empleados ;el inocente sufre todos los perjuicios de la demora, y los gastos necesarios para probar el error cometido en las oficinas, pues si él mismo no lo prueba, se le aplica todo el rigor de la ley, segun nuestra bárbara lejislacion que presume reo al que es acusado, ó sospechado de un delito, sin que se trate de probarle su criminalidad, sino que á él toca probar que es inocente, ó sufrir todas las consecuencias ruino-

sas de esta costumbre tan contraria á la libertad. Los hechos que referimos, y los perjuicios que sufre el inocente, no son suposiciones arbitrarias, sino sucesos que ocurren todos los dias. El inocente es el que padece, porque el criminal ó el esperimentado se guarda bien de entregar el registro que contiene la prueba de su delito, ó que lo espone á las penas de delitos cometidos por otros. Los buques estranjeros dan su manifiesto y están á cubierto de sus fraudes y de los que se hacen sin su conocimiento por los oficiales, asi como de sus faltas ú omisiones por descuido ó impericia, de las que serian victimas sino tomasen estas precauciones. Los buques del pais son los mas espuestos á las consecuencias de los delitos y de los errores de las oficinas, por estar obligados á entregar los rejistros de un puerto á otro; pero los que se versan en estos manejos tienen buen cuidado de tomar sus precauciones. Aun hacen mas: sacan rejistro para un puerto, y ademas otro para cualquiera puerto sea de la república, sea del estranjero. Con el rejistro separado para un puerto de la república se presentan en los puertos nacionales, reservan el que contiene los efectos de tránsito contenidos en el otro rejistro, los desembarcan clandestinamente, y ni el capitan tiene responsabilidad, por no exibir el otro rejistro, ni los empleados tienen conocimiento de que existe, y si lo tienen ignoran su contenido, por falta de correspondencia entre las aduanas; los buques vuelven tranquilamente al puerto de su salida despues de haber introducido con este descarrio todo el cargamento que sacaron, y sin poder probarseles, aunque sean públicos, los fraudes en esta confusion y desorden. Si alguna vez son descubiertos, les sobra campo para su defensa, pues no pueden ser responsables de documentos que no han podido examinar y que forzosamente han firmado, por que es necesario hacerlo, ó dejar el ejercicio; defensa justa para el inocente, y de cuya ventaja se aprovechan los culpados; y negando á mayor abundamiento lo que se les acusa, y afirmando que cumplieron el rejistro en el puerto estranjero, para que fué espedido, están ciertos de quedar sin castigo. Tantos desórdenes, tantos fraudes, tanta impunidad de los delincuentes, tantos riesgos y peligros de los inocentes serian facilmente remediados con el método propuesto. Las polisas son los instrumentos de responsabilidad para los embarcadores; el rejistro, es decir, la relacion referente á ellas, que forman los oficiales de las aduanas, es lo que se pretende que haga efectiva la responsabilidad del capitan. Este no puede serlo

como hemos dicho, del contenido de los bultos; debe serlo solamente de su número total y de su buena y entera condicion; pues no hay derecho para hacerlo responsable por el documento de un tercero, como lo es la polisa presentada á la aduana sin su conocimiento, y cuyos trámites son seguidos sin su intervencion, resultando que puede darse por embarcado lo que espresa, sin que el concurra ni coopere al fraude, y muchas veces sin tener noticia de él. Para que sea responsable es necesario que él entregue un documento propio y firmado por el mismo. De consiguiente este rejistro debe ser firmado y presentado por él, y examinado por los oficinistas, para ver si concuerda con las polisas presentadas por los embarcadores parciales; y por el resguardo, para ver si conviene con la carga realmente embarcada. Este documento es el que llamamos sobordo, cuya formacion es tan facil al capitan ó su ajente, á los oficinistas su examen, y á los guardas su verificacion. Debe tener las siguientes condiciones. Todo capitan al recibir carga en su buque toma razon por sí ó por su piloto del número de bultos, de su clase, de su embase, de su marca y de su numeracion, del embarcador, ó propietario y de su destino, para segun ella poder firmar á los propietarios el conocimiento de mar, que es el documento de seguridad que otorga y que contiene las condiciones y el flete, por cuya consideracion se ha obligado á tomar y conducir la carga. Siendo conocidas al capitan todas estas calidades, deberá espresarlas en el sobordo; y para facilitar su comparacion con las polisas, deberá poner sin interrupcion la carga destinada á un mismo puerto, y la que pertenezca á un mismo fletador; observando el mismo órden y distincion en la que conduzca á otros puertos. A mas de la facilidad que este órden prestará para la verificacion de las polisas, evitará la confusion; tambien mostrará á primera vista la carga que ha embarcado cada comerciante, los puertos á que la destina, y facilitará la investigacion de los fraudes, caso que se cometan. El capitan pocas veces podrá saber el contenido de los bultos que recibe, ni las personas á que van consignadas al puerto de su destino; por que muchas veces se hacen embarques á la órden asi es que no debe obligarsele á declarar estas calidades que ni son necesarias, y que le es imposible averiguar. Presentado este documento por el capitan, firmado por el ó por su ajente, examinado por los oficinistas; verificada su verdad por el resguardo y firmado por el administrador, &c. con la obligacion de presentarlo en todo puerto de la república, en que

fondee: se obtiene la fianza de su legal comportamiento. Pero el entregarle abierto el sobordo y las polisas que le acompañan, se creerá que es peligroso, por que el capitan subplantará otras declaraciones, substraerá polisas y falseará firmas. La nota de los oficiales de la aduana y del administrador sobre el mismo sobordo y sobre las polisas que por otra parte van unidas y selladas permitirá á lo mas cambiarlas y alterarlas; pero esto no lo hará sin quebrantar los sellos y sin contra-hacer otros para volverlos á sellar. Pero el quebrantamiento de sellos, la falsificacion de firmas, borradura de unos renglones y sostitucion de otros, son delitos muy graves, que acarrean graves penas para que puedan cometerse con el miserable objeto de defraudar al estado los derechos que suponemos bastante moderados. Ademas estas operaciones son propias de hombres versados en estas operaciones que requieren destreza y esmero, á que no estan acostumbrados los capitanes, por su profesion de marineros. Son delitos á que no los anima la esperanza de la impunidad, por que las fianzas y la correspondencia y remision de los rejistros por duplicado, practicada metódica y exactamente los pondria en descubierto y los sujetaria sin recurso al castigo que por ellos merecieran. En el desorden actual y casi sin probabilidad de ser descubiertos jamas se han abierto los rejistros, quebrantando los sellos apesar del grande aliciente actual del contrabando, pues no hay necesidad de tan grave crimen para perpetrarlo. ¿Y como puede presumirse su comision en este plan en que es evidente su descubrimiento y en que falta el estímulo para perpetrarlo? Y si este plan no presenta inconvenientes, es tambien mas franco y eficaz mas justo y razonable; liberta al comerciante de riesgos y de daños por delitos de que está inocente, destruye todos los fraudes á que el sistema de registros dá lugar, y de que diestramente se aprovechan para encubrirlos. Siendo el capitan el que declara lo cargado en su buque, y debiendo quedar un ejemplar de este documento en la aduana, seguramente ni se correrán polisas al ayre, ni se extraerán efectos de los depositos suponiendolos embarcados, ni se transbordarán en los puertos para cubrirlos con polisas y guias de efectos libres que se corren, por que si el capitan no entró en la combinacion los descubrirá en la declaracion de su sobordo; ó si entra será bien pagado; y siendo moderados los derechos cuyo ahorro es el fondo de donde se pagan estos gastos, es reducir y destruir

el contrabando. El capitan tampoco estará espuesto á los errores y omisiones de los oficinistas, por qué no siendo responsable sino por su declaracion, aun cuando el oficial olvide incluir cualquiera de las polisas que deben acompañar á su sobordo, á nada puede sujetarle esta omision, que ademas el administrador por la nota conocerá que es error de la oficina que lo despachó.

Los prosperos y prontos efectos de la apertura del puerto deIquique para la extraccion de salitres, me exime de la necesidad de argumentos para probar la utilidad de la apertura de los puertos de Pisco y Lambayeque para la extraccion de frutos al extranjero en buques extranjeros. Como nuestros barqueros podian reclamar de esta medida por lo que respecta á la extraccion de frutos de estos puertos para Chile y para Colombia, en la que ocupan sus buques, se ha prohibido á los buques extranjeros la extraccion de frutosde estos puertos á los de aquellas republicas y para disipar los temores de contrabando se ordena que dichos buques puedan ir solamente en lastre. Si en el puerto mayor de salida los empleados por negligencia ó por seduccion permiten el que un buque que debe salir en lastre lleve mercancias y tapen este fraude, por supuesto este es mal que nace no del permiso de ir á sus puertos sino de venalidad de los empleados.—

Papel de Aduanas. La adopcion de un papel sellado particular para las aduanas tiene tres ventajas. 1.ª facilita la egecucion de los documentos, por que vendiendose preparado segun las calidades que exije el reglamento; el particular solamente tiene que llenar las columnas señaladas en el mismo papel. 2.° da uniformidad á los documentos de las aduanas, por que cualesquiera, aun el menos versado en sus reglamentos y manejo, tomando un pliego de este papel y siguiendo las indicaciones en las cabezas de sus columnas llenará la ley del mismo modo que el mas perito. Esta uniofrmidad facilita el examen y pesquiza de dichos documentos—3.° producirá una renta crecida é insensible á todos, por que se recauda por pequeñas partes gradualmente y conforme á la necesidad y uso que se hace del articulo imuesto, y cuyo aumento está enlazadodirectamente con el aumento de prosperidad de la clase que lo paga directamente y de la nacion en general.

Hasta ahora hemos espuesto el reglamento de comercio estrangeroen buques eestrangeros: pero como puede con-

siderarse igualmente en buques nacionales, nos resta esponer la seccion segunda en que lo hemos dividido.

Esta, de la misma manera que la anterior, se compone de dos partes: primera de importacion y segunda de exportacion.—Las relaciones de los buques nacionales que conducen efectos estrangeros de puertos extrangeros son identicas á las de los buque estrangeros; de consiguiente el reglamento para aquellos es aplicable á estos por lo que respecta al orden de entradas, á los tramites y á las medidas precautorias. Por la diferencia de gastos de navegacion, del mayor premio del dinero, menos pericia en la navegacion y marineria, podrá tal vez ser util conceder algunos privilegios para su fomento: pero esto pertenece á la parte que comprende la escala de los derechos. Por lo que respecta á la exportacion en buques nacionales, los tramites y formalidades deben ser las mismas, y solamente debe aumentarse el número de puertos en que puedan traficar ya que les está reservado el comercio de cabotaje, y estender la esfera de los efectos ó mercancias que puedan conducir. Sin estos dos requisitos, y con la falta de buques por la falta de capitalistas que inviertan sus fondos es estos jiros, si á los buques destinados al comercio extrangero no les fuese permitido entrar en los puertos menores y en los de cabotaje, seria necesaria una clase de buques destinada particularmente á transportar efectos extrangeros de los puertos mayores á los menores y á extraer los frutos de estos para transportarlos á aquellos, cuyas funestas consecuencias desenvolveremos en seguida.

Comercio estranjero en buques nacionales.

S. T.

Continuará.

LIMA, 1832:

IMPRENTA DE JOSE M. MASIAS.

15. 152.

ACUSACION

PRONUNCIADA

ante el Tribunal de Jurados de Lima

POR

EL Dr. D. JUAN ASCENCIO

CONTRA

el "ALCANCE al MERCURIO PERUANO"

PUBLICADO

POR D. CARLOS RODRIGUEZ,

Y DENUNCIADO

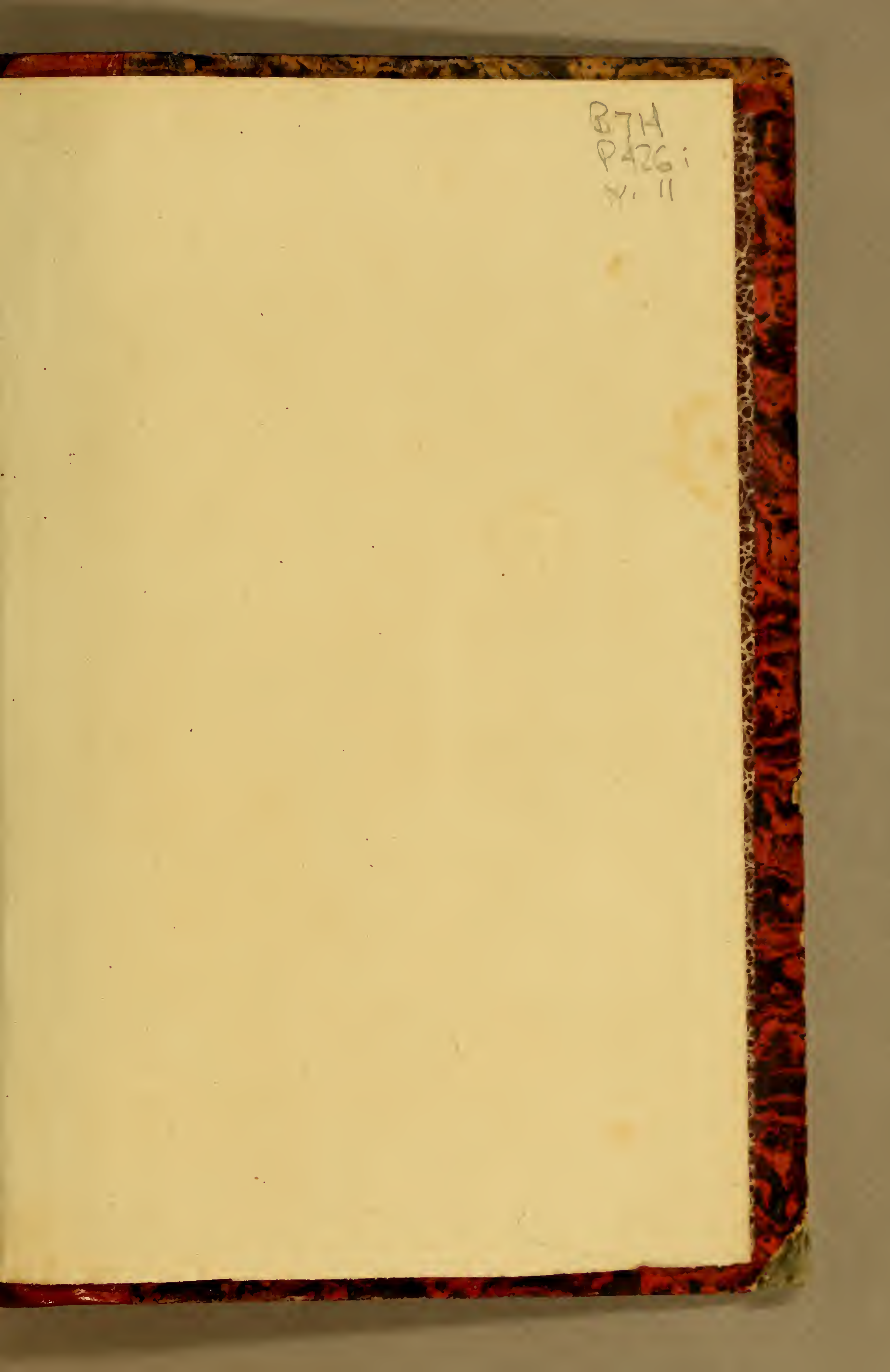
Por el Gran Mariscal del Peru

D. BERNARDO O'HIGGINS.

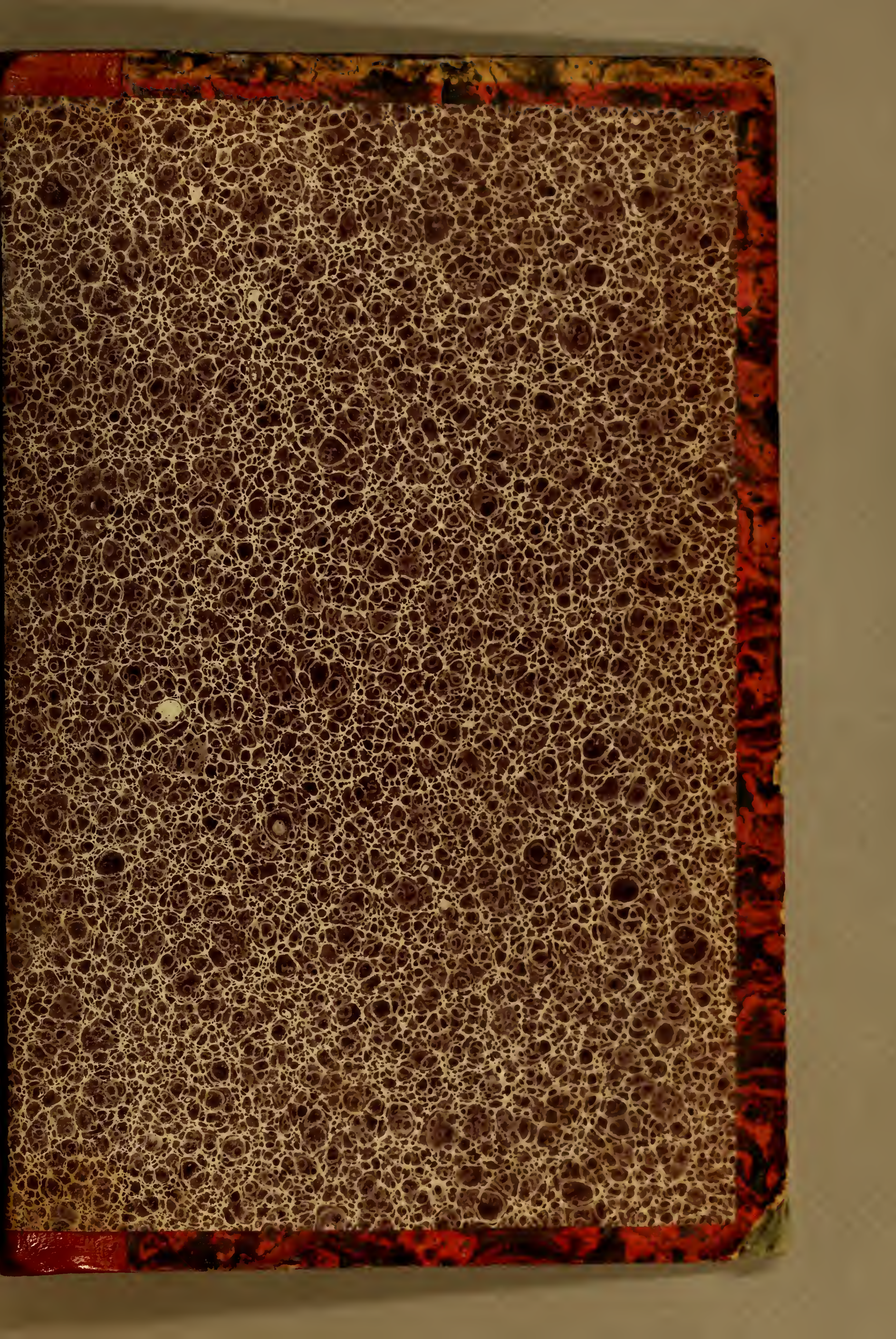
Cœca invidia est, nec quidquam aliud scit
quam detrectare virtutes.

TIT. LIV.

IMPRENTA DE MASIAS.
LIMA. -1833.








HT